

DE LA RESPONSABILITÉ
DES
COMMISSIONNAIRES DE TRANSPORTS
ET DES
COMPAGNIES DE CHEMINS DE FER EN PARTICULIER
EN CE QUI CONCERNE LE TRANSPORT DES MARCHANDISES

THÈSE POUR LE DOCTORAT
SOUTENUE PUBLIQUEMENT
DANS LA GRANDE SALLE DE LA FACULTÉ DE DROIT
Le mardi 31 octobre 1899, à 3 heures 1/2 de l'après-midi

PAR
H. HÉLOUÏS
Avocat

CAEN
IMPRIMERIE CHARLES VALIN
7 ET 9, RUE AU CANU

—
1899



Digitized by the Internet Archive
in 2026

DE LA RESPONSABILITÉ

DES

COMMISSIONNAIRES DE TRANSPORTS

ET DES

COMPAGNIES DE CHEMINS DE FER EN PARTICULIER

EN CE QUI CONCERNE LE TRANSPORT DES MARCHANDISES

THÈSE POUR LE DOCTORAT

SOUTENUE PUBLIQUEMENT

DANS LA GRANDE SALLE DE LA FACULTÉ DE DROIT

Le mardi 31 octobre 1899, à 3 heures 1/2 de l'après-midi

PAR

H. HÉLOUIS

Avocat



CAEN

IMPRIMERIE CHARLES VALIN

7 ET 9, RUE AU CANU

—
1899

UNIVERSITÉ DE CAEN

FACULTÉ DE DROIT

Année scolaire 1898-1899

DOYEN :

M. Edmond VILLEY (*, I. *), correspondant de l'Institut
membre du Conseil supérieur de l'Instruction
publique.

PROFESSEURS :

MM. TOUTAIN (*, I. *), professeur de *Droit administratif*
DANJON (I. *), professeur de *Droit commercial* et
de *Droit maritime*.

Edmond VILLEY (*, I. *), professeur d'*Économie*
politique, chargé du cours de *Droit constitu-*
tionnel comparé.

LAISNÉ DES HAYES (○, A. *), professeur de *Droit*
romain, chargé d'un cours de *Code civil*.

GUILLOUARD (*, I. *, C. *), professeur de *Code civil*.

LEBRET (I. *), professeur de *Code civil* (député du
Calvados).

CABOUAT (I. *), professeur de *Droit international*
public et privé, et de *Législation industrielle*.

MARIE (I. *), assesseur du doyen, professeur de
Droit criminel, et chargé du cours sur la
Coutume de Normandie.

— IV —

MM. Ambroise COLIN (I. ☉), professeur de *Code civil*,
et chargé du cours d'*Histoire du Droit français*.

BIVILLE (A. ☉), professeur de *Procédure civile*, et
chargé du cours d'*Histoire générale du Droit
français*.

AGRÉGÉS :

MM. DEBRAY, chargé d'un cours de *Droit romain*
(en congé).

René WORMS (A. ☉), chargé des cours d'*Histoire
des Doctrines économiques* et d'*Économie poli-
tique*.

LE FUR, chargé des cours d'*Histoire du Droit public
français* et d'*Éléments du Droit constitutionnel*.

ASTOUL, chargé d'un cours de *Droit Romain* et du
cours de *Pandectes*.

SECRÉTAIRE :

M. GILLET (I. ☉), secrétaire de l'Université de Caen.



JURY D'EXAMEN

MM. DANJON, *professeur*, PRÉSIDENT DE LA THÈSE.

LAISNÉ DES HAYES, *professeur*.

GUILLOUARD, *professeur*.

BIBLIOGRAPHIE

- ARTHUYS. — *Revue critique*, année 1883.
- AUBRY et RAU. — *Droit civil*, 4^e édition, année 1871, t. IV.
- BAUDRY-LACANTINERIE. — *Droit civil, Contrat de louage*, édition 1898, t. II.
- BÉDARRIDE. — *Droit commercial des chemins de fer*, édition année 1876, t. I^{er} et II.
- DEMOLOMBE. — *Droit civil*, édition année 1882, t. XXXI.
- FÉRAUD-GIRAUD. — *Code des transports de marchandises et voyageurs par chemin de fer*, édition année 1883, t. II.
- GUILLOUARD. — *Contrat de louage*, 3^e édition, année 1891, t. II.
- LAURENT. — *Droit civil*, 3^e édition, année 1878, t. XXV.
- LYON-CAEN et RENAULT. — *Traité de droit commercial*, 2^e édition, année 1891, t. III.
- MARCADÉ. — *Code Napoléon*, 6^e édition, année 1868, t. VI.
- PARDESSUS. — *Droit commercial*, 5^e édition, année 1841, t. II.
- RUBEN DE COUDER. — *Dictionnaire de droit commercial*, 3^e édition, année 1878, t. II.
- SAVARY. — *Droit commercial*, t. I^{er}.

SOURDAT. — *De la responsabilité*, édition année 1852, t. II.

THALLER. — *Annales de droit commercial*, année 86-87.

THALLER. — *Traité élémentaire de droit commercial*,
édition année 1898, 2^e fascicule.

TROPLONG. — *Droit civil, Du louage*, édition année 1840,
t. III.

ZACHARÆ. — *Droit civil*, édition année 1858, t. IV.



INTRODUCTION

De tout temps, on a connu l'industrie des transports, car il était de toute nécessité que les objets vendus fussent transportés du lieu de production ou de vente au lieu où les destinait l'acheteur ; mais ces transports étaient d'abord rares et effectués sur de faibles distances, car, d'un côté, le matériel dont disposaient les voituriers était défectueux, les chemins rares et peu sûrs, et d'autre part, le commerce étant encore peu développé, chaque région se suffisait à elle-même.

Puis, avec les progrès de la civilisation, la circulation est devenue plus sûre ; les voies se sont multipliées, élargies, facilitant ainsi les relations, créant aussi par là même des besoins : comme conséquence, les négociations étant plus nombreuses, les transports ont été plus fréquents et d'une plus grande étendue.

L'industrie des transports est liée aussi dans son développement aux progrès de la science ; car, de même que pour les transports par eau, la

navigation à vapeur a fait disparaître la navigation à voile, de même pour les transports par terre, aux voituriers ordinaires qui transportent sur route, se sont substitués les voituriers par voie ferrée; à la traction animale succède la traction mécanique. Ce mode de transport beaucoup plus rapide, en facilitant le commerce, puisque tous les objets et notamment les denrées pouvaient, sans être avariés, grâce à la rapidité du transport, franchir de grandes distances, a eu pour résultat de multiplier les opérations commerciales.

Mais, avec la fréquence des transports et la diversité des objets transportés, croissaient les difficultés entre transporteurs d'une part, expéditeurs et destinataires d'autre part : c'est ainsi que les transports par chemin de fer ont fait naître une jurisprudence formidable. Les transports par voie ferrée, qui ont d'abord commencé à être exploités concurremment avec les transports ordinaires sur route, ont bientôt absorbé ces derniers au point de les faire disparaître, et, dès lors, l'étude des commissionnaires de transports pourrait se résumer en l'étude des transports par voie ferrée.

Et, en même temps que les transports étaient modifiés, quant aux moyens par lesquels ils s'effectuaient, par la substitution de la traction mécanique à la traction animale, une transfor-

mation s'opérait dans la législation sur la matière ; car les conditions d'exploitation n'étaient plus les mêmes.

L'industrie primitive des transports sur route n'obéissait qu'à un très petit nombre de règles : la profession étant libre puisqu'elle s'exerçait sur un sol public, ces règles concernaient presque exclusivement la responsabilité, soit du voiturier, soit de l'expéditeur. Avec les transports par voie ferrée, la législation relative aux transports devint infiniment plus compliquée ; car il fallait réglementer non seulement, comme précédemment, la responsabilité du voiturier, mais une foule de questions nées de la nouvelle invention :

- Construction de la voie ferrée,
- Monopole sur cette voie,
- Dispositions relatives à la sécurité publique,
- Création de tarifs protégeant le public contre le monopole.

Car si, en droit, la profession de voiturier restait toujours libre, ouverte à tous, en fait les compagnies de chemins de fer existantes exerçaient un véritable monopole. En effet, à cause des frais énormes d'installation, un simple particulier ne pouvait songer à établir un service de transports en concurrence avec le chemin de fer, et, dès lors, les compagnies restaient maîtresses et du commerce en gé-

néral et de l'industrie des transports en particulier.

Elles restaient maîtresses du commerce en général ; car elles pouvaient acheter pour leur propre compte des marchandises au lieu de production, les transporter à frais minimes, et les revendre ensuite à un prix inférieur à celui auquel les particuliers qui avaient à payer les frais de transport pouvaient les céder. Les compagnies pouvaient encore favoriser telle maison de commerce par un prix de transport spécial pour ses marchandises, et ruiner ainsi les autres maisons rivales.

Les compagnies étaient maîtresses de l'industrie des transports ; car elles pouvaient, grâce à la quantité de transports accomplis, abaisser les prix de chaque transport au-dessous du tarif adopté par les autres voituriers ; elles pouvaient notamment ruiner l'industrie des transports par eau en transportant à meilleur compte, et même à perte pendant un certain laps de temps, toutes les marchandises qui devaient effectuer un trajet déterminé.

Pour lutter contre ces dangers du monopole de fait, on créa les tarifs fixant le prix et les conditions du transport ; homologués par le ministre, ces tarifs lient les compagnies comme le public. On interdit en outre aux compagnies de faire des conventions particulières dérogeant

aux tarifs ; enfin, il leur fut défendu de faire tous actes de commerce autres que ceux se rapportant à l'exploitation de la ligne qui leur était concédée.

Parmi toute cette législation sur les différents points que nous venons d'indiquer, les règles qu'il importe le plus aux particuliers de bien connaître, sont celles qui déterminent la responsabilité de la compagnie à l'égard des expéditeurs ou destinataires ; car, dans l'état actuel de notre société, commerçants ou non-commerçants s'adressent journellement aux compagnies de chemins de fer pour le transport d'objets. L'application des règles de la responsabilité est donc journalière. Mais comme, avec la multiplicité des objets à transporter et les conditions particulières dans lesquelles s'effectue chaque transport, il était impossible de prévoir toutes les hypothèses, nous nous sommes attaché à poser surtout les principes de la responsabilité, en montrant ensuite l'application de ces règles dans les exemples tirés de la jurisprudence. Et, si quelques cas, dans cette infinie variété, nous ont échappé, il sera facile de les solutionner par le jeu des principes que nous avons posés.



DE LA RESPONSABILITÉ
DES
COMMISSIONNAIRES DE TRANSPORTS
ET DES
Compagnies de chemins de fer en particulier

CHAPITRE PREMIER
DES COMMISSIONNAIRES DE TRANSPORTS

SECTION PREMIÈRE

Définition

On comprend sous la dénomination générale de commissionnaires de transports tous ceux qui font métier de transporter des objets pour autrui, moyennant une certaine redevance.

§ 1^{er}

IL FAUT FAIRE MÉTIER DE TRANSPORTER

On ne peut appeler commissionnaire de transports que celui qui, habituellement, se charge de

transporter les objets qui lui sont confiés et en fait sa profession. Le commissionnaire est un commerçant de profession qui offre ses services à toutes les personnes qui peuvent avoir besoin de son entremise ; par conséquent, l'individu qui, accidentellement, transporte moyennant salaire des marchandises n'est pas un commissionnaire de transports ¹.

Cependant, sur ce point, il y a controverse : quelques auteurs ² et la jurisprudence ³ décident que la qualité de commissionnaire est indépendante de la répétition d'actes de transport, qu'il suffit que l'individu ait transporté une seule fois pour qu'il doive être qualifié commissionnaire.

Ce n'est point là une vaine querelle ; car, suivant que l'individu sera commissionnaire ou non, il faudra, au point de vue de la responsabilité, lui appliquer des règles différentes : commissionnaire, la preuve testimoniale sera toujours admise, et l'on appliquera les prescriptions relatives aux commerçants ; non commissionnaire, la preuve sera administrée suivant le Code civil, et la compétence variera.

Poursuivant dans ses conséquences le prin-

1. LYON-CAEN et RENAULT, *Traité de Droit commercial*, 2^e édition, tome III, n° 415. — THALLER, *Traité élémentaire de droit commercial*, 2^e fascicule, n° 957.

2. DELAMARRE et LEPOITVIN, II, n° 29. — FÉRAUD-GIRAUD, *Code des transports*, t. I^{er}, n° 6.

3. Cassation, 14 juin 1877 (D. 78, 1, 475).

cipe par elle admis, la jurisprudence a même décidé que, quand le transport a été effectué, même exceptionnellement, par un particulier moyennant salaire, le tribunal de commerce est compétent, bien que le transporteur ne soit de profession ni commissionnaire ni voiturier.

Nous contestons ce principe et ses conséquences. En effet, le commissionnaire comme l'entend la jurisprudence est un commerçant ; ceci résulte de l'arrêt précité : pour avoir la qualité de commerçant, il faut accomplir quelqu'un des actes de commerce énumérés par l'article 632 Code commerce. Au nombre de ces actes, nous trouvons l'entreprise de transports. Mais, comme un acte isolé ne saurait constituer une entreprise, qui s'entend exclusivement d'opérations multiples, nous sommes dès lors fondé à poser qu'un acte isolé ne fait pas acquérir la qualité de commerçant ni, par suite, celle de commissionnaire.

Au reste, nous ne croyons pas cette dernière opinion inconciliable avec celle qui admet qu'il suffit d'accomplir un acte isolé de transport pour être voiturier ¹. C'est qu'en effet on peut être voiturier sans être commissionnaire ; si la pratique confond, sous une même dénomination, les com-

1. GUILLOUARD, *Contrat de louage*, t. II, 3^e édition, § 737. — AUBRY et RAU, t. IV, § 373, p. 519.

missionnaires de transports et les voituriers, il y a cependant entre eux plusieurs différences. Notamment, le commissionnaire obéit toujours aux règles du droit commercial et est commerçant, tandis qu'au contraire le voiturier n'est commerçant que s'il est entrepreneur ; dans ce cas seul, il peut être assimilé au commissionnaire de transports. Celui qui accomplit un acte isolé de transport est bien aussi un voiturier, mais un voiturier non commerçant qui, par conséquent, doit obéir aux seules prescriptions du Code civil, et ne peut être confondu avec le commissionnaire.

§ 2

En second lieu, pour être commissionnaire, il faut que le transporteur stipule un certain prix ¹ en rémunération des soins qu'il donne au transport. Cette seconde condition est intimement liée à la première. L'entreprise est une répétition d'actes constituant une profession, et le propre de toute profession est d'exiger un certain prix en compensation des services rendus : celui qui transporte, même habituellement, des objets sans demander ni recevoir aucun salaire ne ferait pas acte de commerce, et ne pourrait, par

1. AUBRY et RAU, IV, § 373, p. 519.

suite, être appelé commissionnaire. Tel est le cas d'un ami complaisant qui transporte gratuitement des objets qui lui sont confiés. Il faut donc, en résumé, pour acquérir la qualité de commissionnaire, faire métier de transporter, puisque cela suppose une répétition d'actes rétribués. Et cela suffit ; il importe peu de savoir quelle est la nature de l'objet transporté, marchandise destinée à être vendue ou objet appartenant à un non-commerçant, ni par quels moyens l'objet sera transporté, par terre, par eau ou même par ballon¹, ni si le commissionnaire effectuera le transport en entier ou seulement en partie.

SECTION II

Énumération des différentes espèces de commissionnaires de transports. — Leur rôle

On pourrait faire de nombreuses distinctions parmi ceux qui s'occupent du transport de la chose d'autrui. Dans le sens propre et restreint du mot, le commissionnaire est celui qui se charge, moyennant un droit de commission, de faire transporter par des voituriers avec lesquels il contracte, pour le compte de l'expéditeur, l'ob-

1. GUILLOTARD, *Contrat de louage*, t. II, § 736.

jet qui lui est confié ¹ : c'est la commission proprement dite.

Mais nous adopterons un sens plus large et étendrons la dénomination de commissionnaire de transports :

1° A celui qui, se chargeant à forfait ² du transport vis-à-vis de l'expéditeur, traite ensuite, en son nom personnel et pour son compte, avec des voituriers qui effectueront le transport, se réservant ainsi, pour prix de ses services, la différence entre ce qu'il aura reçu de l'expéditeur et ce qu'il sera obligé de verser au voiturier ;

2° A celui qui non seulement se charge de trouver des voituriers, mais effectue par ses propres agents une partie du transport ;

3° Au commissionnaire d'entrepôt qui effectue le transport, mais reçoit la marchandise, non de l'expéditeur lui-même, mais du voiturier, dont il est seulement l'intermédiaire ³ ;

4° Au transporteur ou voiturier qui traite directement avec l'expéditeur, et effectue lui-même le transport tout entier : c'est à proprement parler l'entrepreneur de transports, public lorsqu'il annonce au public son établissement, ses

1. PARDESSUS, *Droit commercial*, p. 537. — DUVERDY, *Traité du contrat de transport*, n° 4. — LYON-CAEN et RENAUT, *Traité de droit commercial*, t. III, n° 551.

2. LYON-CAEN et RENAUT, *Traité de droit commercial*, t. III, p. 552.

3. SAVARY, t. I^{er}, p. 586.

prix, ses départs; particulier lorsqu'il n'a pas de service régulier ni de prix fixé à l'avance¹;

5° Aux bateliers dont le transport est restreint aux rivières.

Ces personnes sont considérées comme de véritables commissionnaires de transports et doivent, en cas de responsabilité, être traitées comme telles, car la loi n'a pas distingué entre elles.

SECTION III

Ce qui différencie les chemins de fer

Les compagnies de chemins de fer sont des entrepreneurs de transports; elles rentrent dans les variétés de commissionnaires que nous avons indiquées. Ou bien, recevant les marchandises de l'expéditeur lui-même, elles effectuent le transport entier par leurs propres agents: elles jouent alors, à proprement parler, le rôle de commissionnaires de transports;—ou bien elles n'effectuent qu'une partie du transport par leurs propres agents, traitant pour le surplus avec d'autres compagnies ou voituriers subséquents: en ce cas, on peut dire qu'elles sont commissionnaires de transports;—ou bien, ne traitant pas di-

1. PARDESSUS, *Droit commercial*, t. II, n° 559.

rectement avec l'expéditeur, elles reçoivent d'un autre voiturier les marchandises à transporter : elles rentrent alors dans la catégorie des commissionnaires d'entrepôt.

Mais, par leur organisation matérielle, les compagnies de chemins de fer diffèrent des autres voituriers. Les voituriers ordinaires n'ont à leur charge que le matériel roulant, complètement indépendant des routes, fleuves ou canaux sur lesquels ils le font librement circuler ; pour les compagnies de chemins de fer, au contraire, le matériel roulant et la voie sont intimement liés. De plus, on ne pouvait songer à laisser à tous les voituriers le libre accès sur la voie ferrée : la sécurité publique s'y opposait ; d'où la nécessité de mettre à la charge de la compagnie les voies sur lesquelles doit se faire le transport, et de créer en sa faveur un monopole de fait. C'est en partant de ces deux idées que nous pourrions signaler les dispositions spéciales aux compagnies.

De ce qu'elles ont l'usage exclusif de la voie ferrée, découle l'obligation de construire, d'entretenir et de surveiller la voie ; et, parce que la sécurité publique est en jeu, s'impose le contrôle de l'État par le ministère des travaux publics. Par cela même qu'elles ont un monopole, elles ne peuvent être, à la différence des autres voituriers, entrepreneurs de transports

particuliers, acceptant ou refusant à leur gré, mais seulement entrepreneurs de transports publics, c'est-à-dire annonçant d'avance au public les conditions de prix, de périodicité de jours et d'heures, et ne pouvant refuser les transports qui leur sont demandés; en outre, leurs tarifs doivent être homologués par le ministre des travaux publics. Telles sont les principales mesures qui ont été prises en faveur de l'expéditeur, qui, autrement, se fût trouvé désarmé en face d'un monopole. A part ces points spéciaux que nous venons de signaler, les compagnies de chemins de fer restent soumises aux mêmes règles que les autres voituriers, notamment en ce qui concerne la responsabilité.

CHAPITRE II

POINT DE DÉPART DE LA RESPONSABILITÉ

SECTION PREMIÈRE

Formation de contrat

Le contrat de transport est un contrat synallagmatique, donnant par conséquent naissance à des obligations réciproques et, partant, à une action en responsabilité contre celle des parties qui n'aura pas rempli ses engagements. Il importe de définir le moment précis où naissent ces obligations, c'est-à-dire où se forme le contrat, point de départ de la responsabilité.

En même temps qu'il est consensuel, c'est-à-dire subordonné à aucune forme déterminée, le contrat de transport est aussi réel¹. Un expéditeur convient avec un voiturier d'un transport à effectuer : ce n'est qu'une simple promesse faisant naître, pour l'expéditeur, l'obligation de ne point s'adresser à un autre voiturier et, pour

1. GUILLOUARD, *Contr. de louage*, t. II, § 740.— AUBRY et RAU IV, § 373, p. 520.— THALLER, *Trait. élém. de droit commercial*, § 975.— LYON-CAEN et RENAULT, *Traité de dr. commerc.*, t. III, § 559.

le voiturier, l'obligation de maintenir les conditions proposées. Si l'une ou l'autre partie se dérobe, elle encourt la responsabilité ordinaire qui naît de la promesse violée ¹, et doit des dommages dont l'évaluation comprendra le *lucrum cessans* et le *damnum emergens*, à moins de justifier le refus par un cas de force majeure, perte de l'objet à transporter ou toute autre impossibilité, sans qu'il y ait ici aucune règle particulière au contrat de transport.

Les compagnies de chemins de fer présentent à cet égard une particularité.

Pour que le voiturier non commerçant soit lié par sa promesse, il faut qu'il soit intervenu entre lui et l'expéditeur une convention spéciale librement débattue ; les compagnies de chemins de fer, au contraire, étant des entrepreneurs publics de transports, doivent, par des affiches, annoncer au public leurs conditions ; libres tant que ces offres ne sont pas acceptées, les compagnies sont liées dès qu'un expéditeur en réclame l'exécution. Les compagnies ne pourraient donc à leur gré refuser le transport, et elles doivent accepter toutes les marchandises qui leur sont apportées. Les exceptions à cette règle sont strictement limitées par le cahier des charges ².

1. GUILLOUARD, *Contrat de louage*, n^{os} 8 et 9. — Colmar, 8 mai 1845, (D. 46, 2. 219).

2. Cahiers des charges, art. 49, alinéa 1^{er}, et art. 48, alinéa 1^{er}. Or-

Les compagnies peuvent refuser les marchandises dangereuses, celles dont le poids indivisible est supérieur à 5,000 kil. en grande vitesse et à 20,000 kil. en petite vitesse ¹, celles dont les dimensions ne permettent pas la libre circulation sur la voie ². Elles peuvent encore refuser : les marchandises susceptibles d'une détérioration rapide ; les objets sans valeur quand l'expédition est faite en port dû, car, dans ce cas, la compagnie n'a entre les mains aucune garantie du paiement du transport ; les marchandises expédiées contre remboursement, car il y a là un service spécial distinct de celui du transport ; les marchandises ne portant aucune adresse, à moins qu'il ne résulte des circonstances qu'aucun doute ne pouvait exister sur le destinataire ³.

Indépendamment de ces exceptions, les compagnies sont, comme les autres voituriers, déliées de leurs offres dans le cas de force majeure ; mais la difficulté naît dans l'appréciation des cas de force majeure. Nous dirons dès maintenant, sauf à justifier ce point plus tard, qu'un fait ne doit être considéré comme constituant une force majeure qu'autant que la compagnie

donnance 15 novembre 1846, art. 50. — BÉDARRIDE, *Des chemins de fer*, t. I^{er}, § 317.

1. Cahiers des charges, art. 46, 3^e alinéa, et 45, 3^e alinéa.

2 BÉDARRIDE, *Des chemins de fer*, t. 1, § 319.

3. Cassat., 26 déc. 1888 (D. 89, 1, 183).

a été dans l'impossibilité de le prévoir. Ce principe étant posé, il est facile d'en dégager les applications.

On discute sur le point de savoir si l'encombrement peut constituer un cas de force majeure, et délier la compagnie de ses promesses. La compagnie doit, en principe, disposer du matériel nécessaire à la bonne exécution des offres qu'elle fait au public ; mais, si, par suite de certaines circonstances échappant aux prévisions, le matériel devient insuffisant, la compagnie ne pourra en être responsable. Il en est ainsi lorsque la gare a été occupée militairement¹, ou que le matériel disponible est employé au transport des troupes². Mais, si la compagnie a pu prévoir l'encombrement, elle devient responsable de l'insuffisance de son matériel, car elle aurait dû y suppléer³. C'est ainsi que si, par suite de gélée, les transports par eau deviennent impossibles, la compagnie doit prendre les précautions nécessaires pour faire face au supplément de transports qu'elle aura à effectuer ; de même pour l'encombrement dû aux transports de céréales après une mauvaise récolte⁴.

Même au cas où l'encombrement n'aurait pu

1. Cassat., 11 juin 1872 (D. 73, 1, 36).

2. Cassat., 20 novembre 1872 (D. 73, 1, 254).

3. BÉDARRIDE, *Des chemins de fer*, t. I^{er}, § 335.

4. Lyon, 7 décembre 1864 (S., 65, 2, 365).

être prévu et constituerait un cas de force majeure, la compagnie deviendra responsable, si elle ne prend pas immédiatement les mesures nécessaires pour le faire cesser ¹, et si, l'encombrement se prolongeant, elle n'en a pas averti le public ².

Sauf les exceptions que nous venons de voir, les compagnies sont, comme les autres voituriers et dans la même mesure, liées par leurs promesses.

Le contrat de transport n'est véritablement formé que par la remise de l'objet aux mains du voiturier ; mais cette remise, pour entraîner formation du contrat, doit remplir certaines conditions : il faut qu'elle soit faite au voiturier lui-même ou à ceux de ses préposés qui ont qualité pour la recevoir. La remise de l'objet aux mains du conducteur de la voiture, par exemple, n'est pas efficace, si, dans l'endroit où elle a été faite, le voiturier avait un bureau ou des employés chargés de recevoir les colis ³.

La remise étant faite valablement, les obligations résultant du contrat de transport et la responsabilité qui en découle, prennent naissance : nous avons vu qu'elles étaient récipro-

1 13 juillet 1868 (D., 71, 1, 135).—Cassat., 27 mai 1862 (D. 62, 1, 432).

2. FÉRAUD-GIRAUD, *Code des transports*, t. II, p. 872.— Cassat., 5 mars 1873 (D. 73, 1, 230).

3. AUBRY et RAU, t. IV, § 373, note 4, page 520.

ques ; nous ne nous occuperons que de la responsabilité du voiturier.

SECTION II

Preuve de la formation du contrat

L'expéditeur qui veut actionner le voiturier en responsabilité doit, avant toute chose, prouver la formation du contrat de transport : comment fera-t-il cette preuve ? Ici, deux hypothèses se présentent qui doivent être distinguées.

§ 1^{er}

L'EXPÉDITEUR A UN TITRE ENTRE LES MAINS

Le voiturier, à la réception de l'objet, remet à l'expéditeur une lettre de voiture ou un récépissé. Nous indiquerons très brièvement que cette lettre ou ce récépissé doivent contenir le nom de l'expéditeur, le nom du destinataire, la nature de l'objet à transporter, son poids, le lieu de destination, le prix du transport, le nom du voiturier. Ce titre, entre les mains de l'expéditeur, prouvera la formation du contrat, puisqu'il émane de l'autre partie, indique que les

marchandises ont été remises, et détermine les conditions du contrat. C'est en ce sens qu'il faut entendre l'article 101 Code commerce, qui dit que la lettre de voiture forme un contrat entre l'expéditeur et le voiturier.

§ 2

L'EXPÉDITEUR N'A PAS DE TITRE ENTRE LES MAINS

Mais il peut arriver que le voiturier ne remette à l'expéditeur ni lettre de voiture ni récépissé : celui-ci sera-t-il, en ce cas, complètement désarmé et impuissant à prouver la formation du contrat ? On ne pourrait l'admettre ; car il n'est pas possible de permettre au voiturier de se libérer en refusant de donner un récépissé ; aussi l'expéditeur peut-il, même en ce cas, prouver la formation du contrat. Mais les modes de preuves varieront suivant que le contrat sera civil ou commercial ¹.

Si le contrat est commercial vis-à-vis du voiturier, c'est-à-dire, d'après la distinction que nous avons faite précédemment, si le voiturier fait habituellement des transports, l'expéditeur pourra recourir aux modes de preuves admis

1. AUBRY et RAU, t. IV, § 373, p. 520, texte et note 5. — LYON-CAEN et RENAULT, t. III, § 564,

par le Code de commerce, preuve testimoniale et présomptions de fait ; si le contrat est civil à l'égard du voiturier, qui n'aura fait alors qu'un acte isolé de transport, l'expéditeur devra se conformer aux règles du droit civil. Quand la valeur de l'objet à transporter dépassera 150 fr., il devra produire une preuve écrite : la preuve testimoniale ne serait admise qu'au cas où il y aurait un commencement de preuve par écrit, ou impossibilité de se procurer une preuve écrite.

Mais il pourrait arriver aussi que, l'expéditeur n'ayant du reste aucun titre entre les mains, le voiturier eût mentionné sur ses registres une fausse constatation. L'expéditeur pourra encore prouver, suivant les distinctions que nous venons de voir, contre le contenu du registre ; car il est inadmissible que le voiturier se puisse créer un titre à lui-même¹.

La preuve du contrat de transport étant faite, l'expéditeur pourra exercer contre le voiturier son action en responsabilité.

1. GUILLOUARD, *Contr. de louage*, t. II, § 741. — Metz, 17 juin 1819, rapporté au répertoire Dalloz, v^o *Commissionnaire* sous n^o 310.

CHAPITRE III

ÉTENDUE DE LA RESPONSABILITÉ

SECTION PREMIERE

Causes de responsabilité

§ 1^{er}

AVANT LE TRANSPORT

La responsabilité du voiturier peut être engagée avant même qu'il ait commencé à effectuer le transport. L'article 1783 Code de commerce le rend en effet responsable, dès avant le transport, de ce qui lui a été remis sur le port ou dans l'entrepôt pour être placé dans le bâtiment ou la voiture. Il n'y aura, sur ce point, aucune difficulté lorsque l'expéditeur aura remis son colis à l'employé chargé de le recevoir pour en faire l'expédition, ou l'aura, contre récépissé, déposé à la consigne : le voiturier sera, dès cet instant, responsable de la perte ou de l'avarie¹.

1. SOURDAT, *De la responsabilité*, t. II, n^{os} 981, 982. — ZACHARIE, *Droit civil*, t. IV, § 709.

Mais d'autres hypothèses peuvent se présenter. Un voyageur, voulant prendre son billet, n'a pas le temps de déposer son colis au bureau à ce destiné, à la consigne dans les gares, et charge de sa garde un employé quelconque : le voiturier sera-t-il responsable de la disparition du colis ? La difficulté naît de ce que l'employé ainsi choisi par l'expéditeur n'avait pas mission du voiturier de recevoir ni surveiller les bagages. Cependant, il faut considérer que l'expéditeur, pressé par l'heure, a fait en quelque sorte un dépôt nécessaire, et que dès lors le voiturier, responsable de ses agents, sera par là même responsable de la perte du colis ¹.

La jurisprudence va même plus loin, et décide que, si, sans même avoir averti aucun employé, l'expéditeur dépose son bagage sur les banquettes destinées à le recevoir pour l'enregistrement, le voiturier sera responsable de la perte ². La compagnie serait aussi responsable, si le bagage ainsi déposé avait été enregistré à tort, et avait pris une fausse direction ³.

Toutefois, la compagnie n'encourt cette responsabilité qu'autant qu'il y a dépôt nécessaire,

1. GUILLOUARD, *Contr. de louage*, t. II, § 745. — BAUDRY-LACANTINERIE, *Du louage*, t. II, n° 1657.

2. Aix, 11 mars 1871 (D., 73, 5, 104). — Marseille, 9 novembre 1870 (D., 72, 3, 71). — Strasbourg, 11, décembre 1868 (D., 69, 3, 69).

3. FÉRAUD-GIRAUD, t. III, n° 441. — Arrêts précités.

c'est-à-dire que la remise du bagage est faite quelques instants seulement avant le départ du train¹; car, en principe, la remise doit être faite aux personnes qui ont reçu mission spéciale à ce sujet².

Si l'expéditeur ou le voyageur, sans charger aucun agent de la garde de son colis, l'avait simplement déposé dans la salle d'attente ou dans la gare, la solution serait différente; car, aucune remise n'ayant été faite par l'expéditeur, le voiturier ne peut être tenu de la perte d'un objet dont il n'a pas été constitué le gardien.

§ 2

PENDANT ET APRÈS LE TRANSPORT. — PERTE. — AVARIE. —
RETARD. — PRÉJUDICE

Pour connaître les causes de responsabilité du voiturier, il suffit de déterminer ses obligations vis-à-vis de l'expéditeur. Par le contrat de transport, le voiturier s'oblige à transporter l'objet tel qu'il lui est confié, en un certain lieu et dans le délai convenu.

A. — *Perte*. — *Avaries*. — Le voiturier s'oblige à transporter l'objet tel qu'il lui est confié;

1. Besançon, 6 décembre 1869 (D., 72, 2, 119).

2. LAURENT, *Droit civil*, t. XXV, n° 519.

par conséquent, il est non seulement chargé du transport, mais encore de la garde et de la conservation de l'objet. (Art. 1782, 1784 Code civil, 103, 104 Code com.) Il est responsable de la perte et des avaries. Il y aura perte lorsque l'objet aura été détruit, anéanti, ou bien qu'il aura disparu; il y aura avaries lorsque l'objet aura subi une altération.

Non seulement le voiturier ne doit pas provoquer par lui-même ou par ses agents la perte ou les avaries, mais il doit prendre encore toutes les précautions nécessaires pour les prévenir¹.

Cependant, on ne peut exiger du voiturier des soins exceptionnels, incompatibles avec les nécessités du service, ou des réparations exigeant des connaissances spéciales².

Tenu de livrer l'objet en vertu de son contrat, le transporteur manque à son obligation en cas de perte; de même qu'il y manque encore quand il livre l'objet avarié, puisqu'il s'était engagé à le rendre comme il l'avait reçu, et sa responsabilité, étant contractuelle, a lieu de plein droit. L'expéditeur, sans être tenu de prouver aucune faute³, invoquera seulement l'inexécution du contrat.

1. Cassat., 16 mai 1876 (D., 77, 1, 495). — 24 mai 1882 (D., 83, 1, 14). — 9 janvier 1884 (D., 84, 1, 194).

2. Cassat., 17 mai 1882 (D., 83, 1, 14). — 5 mars 1884 (D., 84, 1, 193). — 4 février 1885 (D., 85, 1, 435). — 25 octobre 1887 (D., 88, 1, 72). — 29 avril 1895 (S., 95, 4, 285).

3. BAUDRY-LACANTINIERE, *Du louage*, t. II, p. 1662.

Cependant une difficulté peut se présenter. L'avarie, qu'elle soit apparente ou non, se constatera aisément à la réception du colis ; mais, en cas de perte, à quel moment l'expéditeur sera-t-il fondé à considérer son colis comme perdu ? De ce que la livraison ne sera pas faite au jour convenu, il ne s'ensuit pas qu'il y a perte, car il pourrait n'y avoir qu'un simple retard. La convention de Berne, qui règle les transports internationaux, indique un délai de trente jours, passé lequel l'objet est réputé perdu. En France, il n'y a pas de délai fatal ; cette question est laissée à l'appréciation du juge.

B. — Retard. — Le voiturier est tenu d'effectuer le transport dans un certain délai, article 97 Code de commerce. On conçoit la nécessité de la fixation de ce délai, sans laquelle les opérations commerciales n'offriraient plus aucune sécurité.

Pour les voituriers ordinaires, le délai, librement discuté et fixé par les parties, est indiqué dans la lettre de voiture, et peut varier à chaque transport ; pour les compagnies de chemins de fer, au contraire, le délai n'est pas susceptible de varier avec chaque expéditeur : il est fixé d'une manière uniforme par les règlements et les tarifs.

Au point de vue du retard, le contrat de transport diffère quelque peu des autres contrats. Dans les obligations ordinaires, pour que le débiteur soit constitué en retard, il faut qu'une

mise en demeure lui ait été adressée par le créancier; en matière de transport, au contraire, « *dies interpellat* ». Par cela seul que le délai est expiré sans que l'objet ait été livré, le voiturier est en retard et par conséquent responsable. Et, de même que pour la perte et les avaries, la responsabilité pour retard a lieu de plein droit, puisqu'elle résulte de l'inexécution du contrat: pour y échapper, le voiturier, comme tout débiteur, devrait prouver qu'il s'est libéré de son obligation. (Art. 1215.)

C. — *Le voiturier est responsable de tout autre préjudice.* — Par application du droit commun, le voiturier est encore responsable du préjudice qu'il pourra, par son fait, causer à l'expéditeur¹. Cette cause de responsabilité n'est pas spéciale au contrat de transport; aussi ne faisons-nous que la mentionner. Si, par exemple, l'expéditeur a donné au voiturier les instructions nécessaires pour faire une déclaration de douane, et que le voiturier ait omis de la faire, celui-ci sera responsable de toutes les conséquences de son omission vis-à-vis de l'expéditeur.

Tel est le principe de la responsabilité du voiturier; mais ce principe comporte des limitations.

1. GUILLOUARD, *Contr. de louage*, t. II, § 746. — Cassat., 26 février 1855 (D., 55, 1, 404¹).

SECTION II

Limitation légale

Le voiturier n'encourra pas toujours de plein droit la responsabilité très lourde que nous venons d'indiquer : la loi l'en dégage totalement quand la perte, l'avarie, le retard ont pour cause un cas fortuit, une force majeure ou le vice propre de la chose¹. (Art. 1784 C. c. — 103, 104 C. com.)

Dans quelles circonstances le voiturier pourra-t-il invoquer le cas fortuit, la force majeure et le vice propre ?

§ 1^{er}

DÉFINITIONS DU CAS FORTUIT, DE LA FORCE MAJEURE, DU VICE PROPRE

A. — *Cas fortuit et force majeure.* — Le Code civil, article 1784, indique, comme cause de libération pour le voiturier, le cas fortuit et la force majeure, sans faire aucune distinction entre ces deux cas.

1. Cassat., 16 juillet 1890 (D. 92, 1, 387). — 15 juillet 1891 (D. 92, 1, 386). — 29 avril 1893 (D. 95, 1, 296).

On a dit que l'article 1784 contenait par cela même une inexactitude. En effet, dît-on, — ou bien le cas fortuit se confond avec la force majeure, et alors cette répétition inscrite dans l'article 1784 est absolument inutile ; — ou bien le cas fortuit se distingue de la force majeure, et alors l'article 1784 est trop extensif, et dégage le voiturier d'une responsabilité qu'il doit encourir¹. Car le débiteur ne peut, d'après le droit commun (art. 1147 C. c.), se dégager de toute responsabilité que quand l'inexécution provient d'une cause étrangère qui ne peut lui être imputée. Par suite, les causes d'inexécution doivent être partagées en deux catégories : d'une part, celles qui sont étrangères au voiturier ; d'autre part, celles qui proviennent de son exploitation. Par conséquent, ou bien c'est « un agent naturel ou humain qui, faisant irruption du dehors », vient s'imposer au voiturier (feu du ciel, incursion d'ennemis, inondation), et alors le voiturier sera libéré : c'est le cas de force majeure ; — ou bien c'est de l'exploitation elle-même que naît l'événement qui paralyse l'action du voiturier (tamponnement, éboulement) : c'est cette seconde hypothèse qui est prévue sous l'appellation cas fortuit, et alors l'article 1784 est trop compréhensif, puisque, aux termes mêmes

1. THALLER, *Traité élém. dr. commerc.*, 2^e fascicule, n^o 1007.

de l'article 1384 C. c., on répond des choses qu'on a sous sa garde et de ses préposés, et que, dans cette seconde hypothèse, le voiturier sera toujours responsable.

Nous ne croyons pas cette critique fondée. Nous reconnaissons que, dans la seconde hypothèse, le voiturier sera responsable ; mais aussi n'est-ce pas cette catégorie de faits que nous désignons par « cas fortuit ». Nous entendons, par cas fortuit, l'intervention d'un agent « naturel » étranger à l'exploitation (incendie, inondation), et par force majeure l'intervention d'un agent « humain » étranger à l'exploitation ¹ (guerre).

C'est, comme on le voit, dans la première hypothèse visée par la critique que nous établissons la distinction entre le cas fortuit et la force majeure, et, dès lors, disparaît le double reproche fait à l'article 1784, qui ne contient pas une répétition inutile, puisque le cas fortuit se distingue de la force majeure, et n'est pas non plus trop compréhensif, puisque l'opinion que nous combattons reconnaît que ces deux cas d'intervention d'un agent naturel ou humain, qu'elle réunit en une seule hypothèse, doivent libérer le voiturier.

Pour que le cas fortuit et la force majeure libèrent le voiturier, il faut que celui-ci n'ait pu

1. LYON-CAEN et RENAUT, *Traité de dr. commerc.*, t. III, p. 599.

les prévoir ni les empêcher¹ ; d'ailleurs ces cas peuvent varier à l'infini. Ils proviendront le plus souvent des faits suivants : guerre², gelée ou chaleur³, inondation⁴ ; au reste les juges ont plein pouvoir pour en apprécier l'existence⁵, sauf le droit pour la Cour de cassation de dire si les faits reconnus constants par les premiers juges, constituent réellement des cas de force majeure⁶.

B. — Vice propre.— Il y a vice propre quand, livrée à elle-même et suivant sa disposition naturelle, la chose se détruit ou s'avarie sans qu'on puisse reprocher au voiturier aucune négligence. (Poisson transporté par grandes chaleurs et arrivant avarié ; — animal malade au départ et arrivant mort⁷ ; — fût auquel se produit une fissure en cours de route⁸ ; — bouchage défectueux des bouteilles⁹ ; — combustion spontanée¹⁰.

1. SOURDAT, *De la responsabilité*, t. II, p. 999.

2. Cassat., 20 novembre 1872 (D., 73, 1, 254).

3. Cassat., 17 mai 1882 (D., 83, 1, 14). — 3 janvier 1883 (D., 83, 1, 373). — 4 février 1885, D. (85, 1, 435).

4. Cassat., 5 mai 74 (D., 76, 1, 219). — 11 juillet 1892 (S., 93, 1, 94).

5. Cassat., 13 juillet 1868 (D., 71, 1, 135). — 14 mai 1872 (D. 73, 1, 78).

6. 10 février 1858 (D., 58, 1, 212).

7. Cassat., 25 juillet 1888 (D., 89, 1, 94).

8. Cassat., 25 août 1875 (D., 76, 1, 390). — 9 juillet 1879 (D. 80, 5, 74). — 20 février 1878 (D. 79, 1, 171).

9. Cassat., 22 mars 1830 (S., 80, 1, 278).

10. Cassat., 18 juillet 1876 (D. 76, 1, 375). — 8 mars 1883 (D. 83, 1, 446).

§ 2

PREUVE DU CAS FORTUIT, DE LA FORCE MAJEURE,
DU VICE PROPRE

Nous avons dit que le cas fortuit, la force majeure et le vice propre ¹ déchargeaient le voiturier de toute responsabilité ; mais suffit-il au voiturier d'invoquer l'un de ces trois cas pour être exonéré ?

En principe, la responsabilité frappe de plein droit le voiturier, et ce n'est que par exception que la loi l'en dégage ; il doit, par conséquent, justifier qu'il se trouve dans les cas d'exception.

Comment fera-t-il la preuve du cas fortuit ou de la force majeure qu'il allègue ? Le voiturier devra prouver par tous moyens ² (témoins ou expertise, sans qu'une constatation par procès-verbal soit nécessaire, l'article 97 Code de commerce ne s'appliquant qu'au commissionnaire de transports, au sens restreint propre du mot, et pour le cas de retard seul ³), non seulement qu'un cas de force majeure s'est présenté (tem-

1. Cassat., 5 février 1879 (D., 79, 1, 171).

2. Cassat., 5 mars 1858 (D., 58, 1, 212). — AUBRY et RAU, t. IV, § 373, note 13. — FÉRAUD-GIRAUD, t. II, § 864.

3. Voir note sous arrêt 10 février 1858 (D., 58, 1, 212).

pête, inondation), ce qui sera facile, mais encore qu'il n'a commis aucune faute¹, qu'il ne pouvait prévoir le cas invoqué, et que, s'il l'a prévu, il a pris toutes précautions pour l'atténuer². C'est ainsi qu'il ne pourra invoquer, s'il ne prouve en même temps avoir pris toutes les dispositions requises, les cas de pluie³, neige⁴, tempête⁵, gelée⁶, inondation⁷, cités précédemment. De même encore il ne suffit pas au voiturier d'établir qu'un incendie a détruit la marchandise, il doit encore démontrer que ce ne sont pas ses agents qui l'ont occasionné. On ne lui demande pas d'en établir la cause, car elle peut demeurer inconnue, mais de prouver qu'il avait pris toutes les précautions requises pour prévenir le sinistre⁸.

Le vol peut-il constituer un cas de force majeure ? Si le vol a été commis par les agents du voiturier, il ne peut y avoir aucune difficulté : celui-ci est pleinement responsable. Mais si le vol a été commis par un agent étranger à l'ex-

1. 17 mai 1882 (D., 83, 1, 14).

2. Cassat., 4 août 1884 (D., 84, 1, 454).

3. Cassat., 9 janvier 1884 (S., 84, 1, 163).

4. Cassat., 2 juillet 1890 (D., 92, 1, 356).

5. 4 août 1884 (S., 85, 1, 316).

6. 17 janvier 1872 (D., 72, 1, 424).

7. 6 janvier 1869 (D., 69, 1, 9).

8. Cassat., 23 août 1858 (D., 58, 1, 359). — Cassat., 7 juin 1874 (D., 76, 1, 371). — 6 janvier 1892 (D., 92, 1, 356). — RUBEN DE COUDER, *Dict. de dr. commerce*, n° 365.

ploitation, que faut-il décider ? Suivant le principe posé, il ne suffira pas au voiturier d'établir qu'il y a eu vol, il devra encore prouver qu'il n'a commis aucune faute ; or, comme d'une part le voiturier a la garde des objets, et que, d'autre part, le vol implique nécessairement un défaut de surveillance, le voiturier sera responsable du vol commis par un agent étranger à l'exploitation. Il n'y a qu'un seul cas où le voiturier pourra se dégager de toute responsabilité : c'est quand il y aura vol à main armée¹ ; car alors le voiturier a dû céder à une force supérieure. On peut d'ailleurs invoquer en faveur de cette solution l'article 1782, qui, assimilant pour la garde et la conservation des choses qui lui sont confiées, le voiturier à l'aubergiste, ne l'exonère que dans les mêmes conditions, c'est-à-dire dans le cas de vol à main armée. (Articles 1953 et 1954.)

Il en sera de même pour le vice propre : le voiturier doit prouver que la chose a péri par suite d'une disposition naturelle, et, de plus, qu'il a donné tous ses soins, non seulement pour ne pas hâter la destruction ou l'avarie, mais encore pour l'éviter. Rappelons toutefois que le voiturier n'est tenu que des soins généraux et non des soins extraordinaires et incompatibles

1. Cassat., 4 mars 1863 (D., 63, 1, 399). — Paris, 17 janvier 1862 (D., 62, 2, 30).

avec les besoins du service¹. Si la livraison de l'objet avarié a été faite après les délais, malgré la justification de soins généraux, le voiturier sera tenu envers l'expéditeur, à moins qu'il ne prouve en outre qu'au cas où la livraison aurait été faite à l'époque fixée, le destinataire n'aurait pu, par des soins particuliers et spéciaux, empêcher la détérioration.

Au contraire, si, la livraison effective ayant été faite dans les délais, le destinataire a laissé ses marchandises dans la gare sans le consentement de la compagnie, celle-ci ne serait plus alors responsable de plein droit de l'avarie : il faudrait que le destinataire prouvât que le cas fortuit ou la force majeure est due à une faute de la compagnie².

Le vice propre peut-il résulter des déficiences de l'emballage ? Si le défaut d'emballage est apparent, nous verrons plus tard ce qu'il en faut penser ; mais, si le défaut est non apparent, la compagnie ne peut être responsable par le seul fait qu'elle a accepté le colis³, car elle n'était pas à même de s'en apercevoir lors de la réception, n'ayant nul moyen de contrôle. Mais alors elle devra, suivant le principe, prouver le défaut d'emballage⁴.

1. Cassat., 5 juin 1878 (D., 79, 1, 30).

2. Cassat., 13 janvier 1875 (D., 75, 1, 379).

3. Cassat., 11 avril 1877 (D., 78, 1, 79). — Cassation, 9 décembre 1891 (D., 92, 1, 386).

4. Cassat., 25 août 1875 (S., 75, 1, 469).

Bien entendu, ainsi que nous l'avons exposé pour le cas fortuit et la force majeure, le vice propre ne peut être invoqué que s'il a sa source dans une cause étrangère à l'exploitation : c'est ainsi que l'éboulement d'un talus par vice de construction ne libérerait pas le voiturier ; car la compagnie a mission d'entretenir la voie, et il n'y a pas là intrusion d'un élément étranger à l'exploitation ¹.

SECTION III

Limitation Conventionnelle

A côté des cas qui, légalement, déchargent de plein droit le voiturier de toute responsabilité, il y a certaines stipulations qui peuvent aussi l'exonérer et l'affranchir, non de toute responsabilité, mais de certaines causes de responsabilité.

§ 1^{er}

TARIFS

On appelle tarifs les différentes conditions dans lesquelles le transport peut être effectué.

1. Cassat., 13 décembre 1871 (D., 72, 1, 366).

Nous avons vu que les tarifs des compagnies de chemins de fer, soumis à certaines formalités pour leur validité, sont affichés et mis à la disposition des expéditeurs : c'est une offre que le transporteur fait au public. Sans entrer dans l'étude des différents tarifs, on peut dire qu'ils se divisent en tarifs généraux et tarifs spéciaux : tous ces tarifs sont au choix de l'expéditeur, qui adopte celui qui lui convient le mieux. Le tarif général est appliqué de plein droit, à défaut d'autre choix par l'expéditeur : il est d'un prix plus élevé, mais laisse à la charge du voiturier tout le poids de la responsabilité ordinaire. Ce tarif général est la règle pour tous les transports, règle à laquelle la compagnie peut déroger¹ par des exceptions, qui sont les tarifs spéciaux.

Le tarif spécial n'est adopté que sur la demande expresse² de l'expéditeur, avant le transport³ et par dérogation au tarif général⁴ ; aucune formule n'est d'ailleurs exigée : il suffit que l'intention des parties soit clairement mani-

1. Art. 48, Cahier des charges. — Art. 50.

2. BÉDARRIDE, *Des chemins de fer*, t. 1^{er}, édition 1876, §§ 55 et 52. — Cassat., 17 février 1869 (D., 69, 1, 178). — Cassat., 9 juin 1875 (D., 75, 1, 355). — 5 février 1878 (D., 78 1, 412). — 12 juillet 1880 (D., 80, 1, 412). — 6 mai 1890 (D., 90, 1, 410).

3. 17 janvier 1866 (D., 66, 1, 82). — 16 mars 1881 (D., 81, 1, 383).

4. Cassat., 9 juin 1875 (D., 75, 1, 355). — 5 février 1878 (D., 78, 1, 412). — 17 avril 1878 (D., 78, 1, 255). — 12 juillet 1880 (D., 80, 1, 412). — LYON-CAEN et RENAULT, t. III, § 750.

festée¹. Ce n'est que par exception que le tarif spécial sera applicable sans demande expresse de l'expéditeur, mais à la double condition qu'il porte mention de cette application d'office, et qu'il soit plus avantageux pour l'expéditeur. Dans ce cas, le voiturier devra l'appliquer à défaut de revendication du tarif général par l'expéditeur².

Le tarif spécial peut, suivant les circonstances, être plus ou moins avantageux que le tarif général; car, s'il correspond à une diminution de prix, il implique moins de soins, moins de surveillance de la part du voiturier³. Quand l'expéditeur, libre d'adopter le tarif général, a choisi le tarif spécial, il a par là même conventionnellement déchargé le voiturier d'une partie de sa responsabilité relativement à toute une catégorie de faits prévus; il est lié par ce choix, et le tarif sera appliqué à la lettre, sans aucune restriction comme sans aucune extension⁴.

1. Cassat., 31 mars 1874 (D., 74, 1, 254). — 6 février 1877 (D., 77, 1, 383). — 9 avril 1877 (D., 77, 1, 383). — 28 juin 1877 (D., 78, 1, 206). 10 février 1886 (D., 86, 1, 217). — 21 février 1887 (D., 87, 1, 468).

2. Cassat., 27 novembre 1882 (D., 83, 1, 154). — 2 août 1887 (D., 88, 1, 325).

3. 7 août 1878 (D., 78, 5, 118). — 25 juillet 1881 (D., 81, 1, 404 et note).

4. 27 juillet 1869 (D., 69, 1, 404). — 13 mai 1874 (D., 75, 1, 467). — 12 février 1877 (D., 77, 1, 149). — 14 mai 1878 (D., 78, 1, 255). — 16 mai 1881 (D., 81, 1, 383). — 6 janvier 1886 (D., 86, 5, 62). — 11 décembre 1889 (D., 90, 1, 372). — 8 décembre 1891 (D., 92, 1, 301). — 4 juillet 1891 (D., 94, 1, 517).

C'est ainsi que l'expéditeur qui fait voyager ses marchandises par wagon découvert, ne peut utilement poursuivre le voiturier pour tous dommages provenant des intempéries ; notamment le voiturier ne sera pas responsable si les objets ont été avariés par l'humidité ¹.

De même, l'expéditeur qui fait voyager des bestiaux sous la garde d'un de ses hommes, ne peut rendre le voiturier responsable des accidents survenus au bétail en cours de route pour défaut de soins ².

Celui qui adopte un tarif lui imposant de faire charger par ses propres employés ses marchandises, ne sera pas fondé à actionner le voiturier pour dégâts occasionnés par vice d'arrimage ³, ni à exiger que la compagnie procède elle-même au chargement ⁴.

L'expéditeur qui a loué un wagon entier et a chargé ses objets ne peut rendre le voiturier responsable de la perte d'un de ces objets ; car le voiturier n'a fait que mettre un de ses wagons à la disposition du voyageur avec la seule obligation de le conduire à destination ⁵.

1. Cass., 31 mars 1873 (D., 74, 1, 303).

2. 2 janvier 1875 (D., 76, 1, 312). — 14 avril 1890 (D., 90, 1, 366).

3. 4 août 1890 (D., 92, 1, 356). — Cass., 31 mars 1873 (D., 74, 1, 303). — 29 mars 1886 (D., 87, 1, 486). — 19 janvier 1887 (D., 87, 1, 468).

4. 8 août 1883 (D., 84, 1, 363).

5. Cass., 27 décembre 1848 (D., 49, 1, 165).

Dans ces différentes hypothèses, l'expéditeur a préféré payer moins cher et courir de plus grands risques : la clause est licite. Mais, bien entendu, le voiturier n'échappe à toute responsabilité que pour les pertes, avaries ou retards provenant des causes prévues par le tarif adopté¹. Si le dommage a été occasionné par des causes autres, le transporteur en reste tenu; mais il faut alors que l'expéditeur prouve la faute de la compagnie², qui n'aura pas donné les soins restreints laissés à sa charge par les tarifs.

§ 2

CLAUSE DE NON-RESPONSABILITÉ

Par l'adoption d'un tarif spécial, le voiturier est libéré pour une certaine catégorie de faits : peut-il, par une clause spéciale, s'exonérer de toute responsabilité ?

Une distinction s'impose.

A. — La clause de non-responsabilité a été insérée, sans discussion préalable, sur le bulletin remis à l'expéditeur, qui ignorait cette men-

1. Trib. de Rouen, 2 février 1872, sous Cassat., 17 février 1874 (D., 74, 1, 302).

2. Cassat., 6 mars 1889 (D., 90, 1, 209). — Cass., 23 août 1881 (D., 82, 1, 160). — 26 juin 1889 et 30 avril 1890 (D., 90, 1, 209). — 29 décembre 1890 (D., 92, 1, 356). — 29 février 1892 (D., 92, 1, 356).

tion ; ou bien l'expéditeur a connu cette clause, mais le voiturier la lui a imposée pour l'acceptation du colis.

Dans ces deux hypothèses, la clause de non-responsabilité ne saurait être validée, car il n'est intervenu aucun accord entre le voiturier et l'expéditeur. Or, à défaut de toute convention contraire, les règles ordinaires doivent être appliquées ; et comme, en matière de transport, la règle ordinaire est la pleine responsabilité du voiturier, il suit que cette clause unilatérale reste sans effet¹. D'ailleurs, comment admettre que le voiturier puisse, en imposant cette clause, se délier à son gré des obligations qui lui incombent naturellement, alors surtout que l'expéditeur se trouve contraint de recourir à ses services ?

B. — Mais cette clause de non-responsabilité ne sera-t-elle jamais valable ?

Le voiturier peut-il, moyennant une diminution de prix, demander à l'expéditeur de le décharger de toute responsabilité ? Il convient d'abord de remarquer que, comme tout débiteur, le voiturier ne pourra pas se soustraire aux conséquences de son dol ou de sa faute lourde ; car ce serait alors une prime donnée à la mau-

1. GUILLOUARD, *Contr. de louage*, t. II, § 756. - - AUBRY et RAU, IV, § 373, texte et note 14, page 521. — Paris, 14 août 1847 (S., 47, 2, 509).

vaïse foi ¹. Mais cette clause de non-responsabilité, librement consentie par l'expéditeur, aurait-elle pour effet de soustraire le transporteur aux conséquences de sa négligence, de ses fautes légères ?

Nous ne voyons en droit aucune raison pour qu'il en soit différemment ².

On a dit que la responsabilité était de l'essence même du contrat de transport, et que le voiturier ne pouvait s'y soustraire ; mais aucun texte ne défend au débiteur de s'affranchir de ses fautes légères. Cette faculté est expressément reconnue dans le contrat d'assurance, qui a pour but de libérer l'assuré de ses fautes non intentionnelles ; or, la convention intervenue entre l'expéditeur et le voiturier peut être assimilée au contrat d'assurance.

Le voiturier, responsable dans les limites ordinaires, pourrait vouloir être garanti au cas où il serait condamné envers l'expéditeur ; il s'adresserait alors à un assureur, lui verserait une certaine prime pour chaque transport effectué, à la charge pour ce dernier de le rembourser en totalité en cas de perte. La clause de non-responsabilité n'est qu'une variante : le voiturier s'assure ; mais, au lieu de s'adresser à un tiers

1. Cass., 26 janvier 1859 (D., 59, 1, 66). — 26 mars 1861 (D., 61, 1, 269).

2. LYON-CAEN et RENAULT, *Droit commercial*, t. III, § 626.

pour se couvrir en cas de perte, il s'adresse à l'expéditeur lui-même, auquel il remet, à titre de prime, une certaine portion du prix fort de transport. Si le transport s'effectue normalement, l'expéditeur, qui garde sa prime, fera un bénéfice; si un accident survient à la marchandise, l'expéditeur se payera lui-même, puisqu'il est à la fois débiteur en qualité d'assureur et créancier en qualité d'expéditeur.

On objecte à cette assimilation de la clause de non-responsabilité au contrat d'assurance, que l'assureur ordinaire est un tiers qui, en cas de sinistre, paye à une autre personne. Évidemment, la situation n'est pas identiquement la même; mais de ce fait que deux qualités sont réunies sur la même tête, il ne s'ensuit pas que les autres caractères du contrat d'assurance font défaut. Le principal est l'intérêt distinct de l'assureur et de l'assuré : qu'importe la personne à qui, en définitive, doit aller l'argent? Si on double l'opération, on voit que l'assureur payera aux mains de l'assuré la somme convenue, celui-ci la transmettra ensuite à celui qui, en définitive, restera créancier; par conséquent, l'assureur verserait la somme entre les mains du voiturier, et celui-ci indemniserait ensuite l'expéditeur : comme ici l'assureur et l'expéditeur ne font qu'un, l'expéditeur, qui finalement devrait se payer lui-même, s'abstient de poursuivre.

D'un autre côté, nous croyons cette clause avantageuse pour les deux parties :

Avantageuse pour le voiturier, comme le contrat d'assurance est avantageux pour l'assuré qui, moyennant une faible redevance, se trouve couvert de gros risques ;

Avantageuse pour l'expéditeur au même titre qu'il est avantageux d'être assureur : les assurances sont ainsi combinées que les chances de gain excèdent les chances de perte, et que les primes reçues dépassent le montant des indemnités.

Objecte-t-on qu'il faut, pour le bon fonctionnement des assurances, un nombre considérable d'affaires, il est aisé de répondre que certains expéditeurs font de très nombreuses expéditions, et peuvent avoir intérêt à l'adoption de cette clause.

On dit encore que l'expéditeur qui accepte cette clause de non-responsabilité n'a pas eu l'intention d'assurer le voiturier, et qu'on ne peut, par conséquent, lui faire jouer le rôle d'assureur malgré lui ¹.

Mais qu'importe que l'expéditeur ait ou non analysé l'opération qu'il faisait ? il suffit qu'il en ait connu les conditions et qu'il en ait voulu les résultats.

1. THALLER, *Droit commercial*, § 1011, 2^e fascicule.

De plus, dit-on, cette clause ne saurait être admise, parce qu'elle ne tendrait à rien moins qu'à désintéresser complètement le voiturier du sort de l'objet transporté, et qu'elle est par cela contraire à l'ordre public ¹ : n'ayant plus aucun intérêt à la conservation, il commettra des négligences, qui pourtant ne pourront lui être reprochées ². Cependant, ne pourrait-on dire qu'il y a une inexactitude dans cette observation ? Le voiturier, d'après la portée restreinte que nous donnons à la clause, ne sera libéré que de ses fautes légères, de sa négligence ; mais il n'y a pas à craindre, comme le prétend l'opinion adverse, qu'à cause de cette exonération le voiturier, de parti pris, commette des fautes, des négligences ; car alors, ces fautes étant volontairement commises, on retomberait dans le dol, et le voiturier serait responsable, la clause de non-responsabilité n'ayant pas pour effet de libérer le voiturier des fautes lourdes et du dol dont répond tout débiteur.

Ceux qui pensent que la clause de non-responsabilité ne doit pas être prise en considération, objectent que cette concession est dangereuse, et qu'il sera bien difficile d'établir une ligne de démarcation entre la faute dont le voi-

1. PARDESSUS, *Dr. commerc.* t. II, n° 542.

2. GUILLOUARD, *Contrat de louage*, t. II, § 761.

turier sera libéré et celle qui doit rester à sa charge. Mais on peut répondre que cette difficulté n'est pas particulière à cette clause, et qu'elle se présentera dans tous les cas où il faudra établir cette distinction. D'ailleurs, si on admet l'opinion de la jurisprudence, n'y aura-t-il pas pareille difficulté pour déterminer les faits qu'il faudra prouver pour engager la responsabilité du voiturier ?

Certains auteurs et la jurisprudence n'admettent pas que cette clause de non-responsabilité libère le voiturier de ses fautes, même légères, et cependant lui donnent pour effet de déplacer le fardeau de la preuve, qui passe alors à la charge de l'expéditeur ¹.

Cette solution ne nous semble pas justifiée. En effet, ou bien la clause de non-responsabilité est valable et produit les effets déterminés et voulus par les parties, ou bien elle est nulle, et alors ne peut produire aucun effet. Aussi ne

1. GUILLOUARD, *Contrat de louage*, t. II, § 761. — Cassat., 9 mai 1883 (D., 83, 1, 446). — Cassat., 23 mai 1883 (D., 83, 1, 374). — Cassat., février 1874 (D., 74, 1, 305). — Cassat., 14 juillet 1874 (D., 76, 5, 84). — 22 avril 1874 (D., 75, 5, 58). — 4 janvier 1875 (D., 76, 5, 84). — 24 janvier 1876 (D., 77, 5, 90). — 6 février 1877 (D., 77, 1, 383). — 24 juillet 1877 (D., 79, 1, 23). — 5 janvier 1881 (D., 81, 1, 455). — 8 février 1882 (D., 82, 1, 215). — 9 avril 1883 (D., 84, 1, 20). — 26 avril 1884 (D., 85, 1, 76). — 25 octobre 1887 (D., 88, 1, 72). — 13 août 1888 (D., 90, 1, 209). — 2 juillet 1890 (D., 92, 1, 356). — 20 mars 1893 (D., 93, 1, 360). — 21 novembre 1893 (D., 94, 1, 308). — RUBEN DE COUDER, *Dictionnaire de droit commercial*, t. II, n° 292. — BÉDARRIDE, *Des chemins de fer*, n° 75 et suivants.

pouvons-nous admettre cette dernière opinion qui, tout en proclamant l'inefficacité, fait produire certains effets à cette clause. Ces effets, d'ailleurs, nous paraissent arbitraires ; car ils ne rentrent pas dans les prévisions des parties contractantes. Les parties ont voulu que le voiturier fût libéré de ses fautes légères, et la jurisprudence décide que ces fautes resteront à sa charge, mais que le fardeau de la preuve sera déplacé : c'est dénaturer la portée de la clause. De plus, cette interprétation proposée par la jurisprudence ne produit, en pratique, d'autre résultat que de libérer le voiturier ; car l'expéditeur, à qui incombe la preuve, ne pourra le plus souvent démontrer la faute commise, puisque, n'accompagnant pas la marchandise, il ne sait rien (ou que ce que lui dit le voiturier) des circonstances dans lesquelles l'accident s'est produit.

Dès lors, à quoi sert-il de dénaturer la convention pour arriver au même résultat ?

Aussi pensons-nous que la clause de non-responsabilité est valable et libère le voiturier de ses négligences et de ses fautes légères⁴.

4. BAUDRY-LACANTINERIE, *Du louage*, t. II, n° 1727.

BULLETIN DE GARANTIE

Indépendamment de l'adoption d'un tarif spécial et de la clause de non-responsabilité, le voiturier peut encore échapper à la responsabilité en faisant des réserves. Le voiturier, en effet, ne peut être tenu de représenter les marchandises en bon état qu'autant qu'elles lui ont été remises sans avaries et dans des conditions telles qu'elles pouvaient supporter le transport.

Si, lors de la remise de l'objet, le voiturier remarque qu'il y a avarie ou que l'emballage est défectueux, et que cependant il l'accepte sans aucune protestation ni réserve, il restera pleinement responsable, sauf à justifier l'avarie antérieure ou le défaut d'emballage ; car il s'est montré négligent en acceptant des marchandises dans de telles conditions.

Mais, si le voiturier, avant d'assumer cette responsabilité, usant de son droit de vérifier l'état de la marchandise¹, mentionne la défectuosité sur le bulletin de garantie remis à l'ex-

1. Paris, 20 juillet 1883 (D., 84, 2, 195). — Cassat., 11 avril 1884 (D., 84, 5, 85).

péditeur et fait ses réserves, il ne sera pas responsable des avaries qui, de ce chef, pourraient survenir en cours de route¹ ; il pourra opposer ce bulletin de garantie à l'expéditeur comme au destinataire².

Mais il est bien évident qu'il n'échapperait pas à la responsabilité lui incombant pour d'autres faits, par exemple pour retard ; il ne sera libéré que de la perte et des avaries provenant du défaut d'emballage, et qui faisaient l'objet de la restriction insérée au bulletin délivré à l'expéditeur. Ce sera à l'expéditeur à prouver que l'avarie ne provient ni du mauvais état de la marchandise, ni du défaut d'emballage constatés³.

Tels sont les cas dans lesquels le voiturier peut, par convention, faire disparaître sa responsabilité, soit en totalité, soit pour une catégorie déterminée de faits.

1. THALLER, *Droit commercial*, § 105.

2. 13 avril 1874 (D., 76, 1, 255). — 11 avril 1877 (D., 78, 1, 79). — 10 décembre 1878 (D., 79, 1, 204).

3. Cassat., 21 février 1893 (D., 93, 1, 326). — 13 août 1872 (D., 72, 1, 229).

CHAPITRE IV

EFFETS DE LA RESPONSABILITÉ

SECTION PREMIÈRE

Montant du dommage

Nous avons vu dans quels cas le voiturier était responsable : quel sera l'effet de cette responsabilité ? Le transporteur doit à l'expéditeur une réparation intégrale du préjudice qu'il a causé.

Évaluation du préjudice

Il faut tenir compte, pour l'évaluation de ce préjudice, d'un double élément (art. 1149) : « le *damnum emergens* et le *lucrum cessans*¹.

Suivant qu'il y aura perte, avarie ou retard, nous verrons varier les éléments constitutifs du *damnum emergens*.

1. Cassat., 22 novembre 1871 (D., 72, 1, 63). — RUBEN DE COUDER, *Dictionnaire de droit commerc.*, t. II, n° 348.

§ 1^{er}

DAMNUM EMERGENS

En cas de perte, le *damnum emergens* comprendra la valeur totale de la marchandise. Comment appréciera-t-on cette valeur ?

Il faut distinguer suivant qu'elle aura ou non été fixée avant le transport. Cette fixation avant le transport peut résulter, ou bien d'une déclaration *ad valorem* de l'expéditeur, ou bien d'un prix de vente convenu entre l'expéditeur et le destinataire. En ce cas, le voiturier devra le remboursement de cette valeur.

Si la valeur de la marchandise n'a pas été évaluée, pour l'apprécier, on considérera le cours du lieu de destination au jour où la livraison aurait dû être faite. Le voiturier pâtira ou bénéficiera des fluctuations de ce cours entre le lieu de départ et le lieu d'arrivée. Si, au lieu de destination, le prix est plus élevé qu'au lieu de départ, le voiturier devra néanmoins ce prix plus fort, car, sans la faute du transporteur, l'expéditeur en aurait bénéficié ; au contraire, si le prix est moins élevé au lieu d'arrivée, le voiturier ne devra que ce prix faible, parce que, s'il doit le montant intégral du dommage, il ne doit pas plus.

S'il n'y a pas de cours, on recherchera la valeur ordinaire de la marchandise.

En cas d'avaries, le préjudice subi ne portera plus sur la valeur totale, mais sur une valeur partielle représentant la dépréciation de l'objet, qui sera d'ailleurs estimée d'après les règles précédentes.

Au premier élément du *damnum emergens*, qui se présentera dans tous les cas de perte et d'avarie, il faut en joindre un autre qui, remarquons-le, sera le seul à retenir en cas de retard : ce sera le préjudice pécuniaire ou moral, conséquence de la perte, de l'avarie ou du retard. Ce sera, pour prendre un exemple commun, l'indemnité due par l'expéditeur vendeur au destinataire acheteur pour la vente promise, et qu'il n'a pu exécuter à cause de la perte, de l'avarie ou du retard.

§ 2

LUCRUM CESSANS

Outre le *damnum emergens*, nous avons mentionné le *lucrum cessans* : il comprendra le gain que l'expéditeur aura manqué par la faute de la compagnie. Comme exemple pratique, nous citerons le gain dont a été frustré le commis

voyageur par la perte de sa caisse d'échantillons.

Par conséquent, le voiturier devra, non seulement le remboursement en valeur de la marchandise qui aura péri, mais aussi un dommage pour le gain que l'expéditeur aurait pu réaliser et dont il a été privé ¹.

Ces deux éléments pourront ou bien se présenter réunis, ou bien se présenter séparément. Dans le cas de perte, par exemple, l'expéditeur destinait-il sa chose à être vendue, on prendra en considération ce double élément de dommage ; car, à côté du préjudice résultant de la perte en elle-même, *damnum emergens*, et qui comprendra en outre, comme nous l'avons vu, le montant de l'indemnité que l'expéditeur devrait de ce chef à son acheteur, il y a la perte du gain qu'aurait réalisé l'expéditeur en faisant cette vente.

Au contraire, l'expéditeur ne destinait pas l'objet perdu au commerce ; il n'y aura lieu de tenir compte que de la valeur intrinsèque de l'objet.

Inversement, en certains cas, le seul élément du dommage sera le gain manqué ; il en sera ainsi au cas où il n'y aura pas perte,

1. THALLER, *Droit commerc.*, § 998. — LYON-CAEN et RENAULT *Droit commerc.*, t. III, n° 608.

mais simplement retard ayant fait manquer une vente.

Aucune difficulté ne se présentera, en pratique, pour savoir quand il faudra tenir compte du premier élément, *damnum emergens* : par cela seul que la marchandise sera perdue ou avariée, il y aura lieu de rembourser, ou bien la valeur totale, ou bien la valeur partielle.

Mais la question est plus délicate en ce qui concerne le *lucrum cessans*. Le voiturier ne sera pas toujours responsable des gains que, par son fait, l'expéditeur n'a pu réaliser ; il répondra seulement de ceux qui sont une suite immédiate de la perte, de l'avarie ou du retard ¹. C'est ainsi, pour prendre un exemple connu, qu'un commerçant qui, par suite du retard d'un voiturier, aura manqué une vente et acquis par ce fait la réputation d'être négligent, ne pourra demander au voiturier un dommage pour la diminution de sa clientèle. De même le voyageur qui laisse dans sa malle des titres ou papiers sans lesquels le contrat dont la conclusion est l'objet de son voyage ne pourra recevoir son exécution, n'est pas fondé à réclamer à la compagnie une indemnité représentant le bénéfice qu'il a manqué².

1. THALLER, *Dr. commerc.*, § 998. — LYON-CAEN et RENAULT, *Dr. commerc.*, t. III, § 608.

2 Grenoble, 13 février 1872 (*D.*, 72, 2, 225).

Il faut que le gain manqué soit une suite directe de la faute du voiturier ; il est nécessaire aussi que ce gain fût assuré. C'est ainsi que le propriétaire d'un cheval de course, livré en retard par le voiturier, ne pourra réclamer à la compagnie le prix qu'eût pu remporter son cheval s'il avait pris part à la course, car ce gain est aléatoire¹. Au contraire, le marchand forain qui expédie sa marchandise pour un marché à jour fixe pourra réclamer à la compagnie, en cas de retard, un dommage représentant le bénéfice qu'il aurait réalisé sur les ventes qu'il aurait faites. De même le commis voyageur, en cas de perte de sa caisse d'échantillons, sera remboursé de son gain manqué ; car, dans ces deux cas, le gain était assuré, et c'est par la faute immédiate de la compagnie qu'il n'a pas été réalisé.

Prenant pour base d'évaluation ces deux éléments, le voiturier devra réparation intégrale du préjudice causé ; mais l'expéditeur ou destinataire devra établir et la valeur de l'objet et le gain dont il a été privé².

1. Trib. commerc. Poitiers, 40 novembre 1879. — LAMÉ-FLEURY, 82, p. 58.

2. BAUDRY-LACANTINERIE, *Du louage*, t. II, n° 1667 et 1668.

SECTION II

Causes et clauses restrictives de la responsabilité

Nous venons de voir qu'en principe le voiturier doit la réparation intégrale du préjudice qu'il a causé ; mais à cette pleine responsabilité il y a des restrictions.

Il convient d'indiquer ici qu'il y a une différence entre ces clauses restrictives et les causes et clauses limitatives de responsabilité (cas fortuit, force majeure, vice propre, tarifs, clause de non-responsabilité, bulletin de garantie) étudiées précédemment. Les clauses limitatives font disparaître totalement ou seulement pour une catégorie de faits la responsabilité du voiturier ; les clauses restrictives, au contraire, laissent subsister la responsabilité du voiturier, mais en atténuent les effets. En vertu de ces clauses restrictives, le voiturier reconnu responsable de la perte, de l'avarie ou du retard échappera au principe de la réparation intégrale du préjudice causé. Les causes limitatives portent donc sur l'étendue de la responsabilité ; les causes restrictives portent sur les conséquences de cette responsabilité.

§ 1^{er}

ABSENCE DE DÉCLARATION

S'il est admis sans difficulté que le voiturier transportant un objet dont il connaît le prix par une déclaration préalable de l'expéditeur devra, en cas de perte, le remboursement de la valeur intégrale de cet objet, il n'en va plus de même quand l'expéditeur n'aura fait aucune déclaration; car, d'après l'article 1150 Code civil, on ne répond que des dommages qui ont pu être prévus lors du contrat, et, à défaut de déclaration, le voiturier n'a pu connaître la valeur de l'objet qu'il transportait et, par suite, le degré de responsabilité qu'il encourait.

Dans quelle mesure devra-t-il réparation ?

Nous ferons une double distinction, d'une part, entre les bagages qui suivent le voyageur et les marchandises expédiées seules, et, d'autre part, entre les colis renfermant des objets précieux (or, argent, bijoux) et ceux qui ne contiennent que des marchandises ordinaires.

A. — *Bagages accompagnant le voyageur*

Il est d'abord une catégorie de bagages accompagnant le voyageur dont la compagnie ne ré-

pond pas : ce sont les bagages dits « de main », que le voyageur garde avec lui. Aucun contrat n'est intervenu à leur sujet entre l'expéditeur et la compagnie, qui ne les a pas reçus en dépôt et n'en a pas par conséquent la garde ¹. Le voiturier ne serait responsable de leur perte qu'en cas de faute spéciale relevée à la charge d'un de ses agents (vol commis par un agent de la compagnie).

Quant aux bagages que le voyageur remet à la compagnie et qui doivent le suivre, le voiturier en est responsable, en ayant reçu la garde ; mais dans quelle mesure ?

a). — Les colis renferment des matières précieuses d'or et d'argent

En cas de perte, le voiturier devra-t-il le remboursement de la valeur intégrale de l'objet égaré ?

Une première opinion soutient que le voiturier devra la valeur intégrale, parce qu'il doit, en principe, réparer tout le préjudice causé, et que les objets précieux, l'or et l'argent ne doivent pas être exclus de cette appréciation ².

1. Tribun. comm. Seine, 14 mai 1892 (S., 92, 2, 156).

2. Paris, 12 juin 1852 (D., 52, 2, 294). — Aix, 12 juin 1870 (D., 71, 2, 246).

Une deuxième opinion rejette cette réparation intégrale dans tous les cas, et préconise une estimation basée sur les prévisions personnelles du voiturier : le voiturier ne répondra que du contenu normal des bagages ¹. Mais ce contenu normal sera susceptible de varier, et, pour l'évaluer, il faudra tenir compte de la situation de l'expéditeur. C'est ainsi, dit-on, que le voiturier doit s'attendre à ce que la malle d'une femme élégante contienne des dentelles ². La jurisprudence est divisée sur cette question ; certains arrêts conformes à cette opinion ³ vont même jusqu'à admettre, comme contenu normal, les objets d'or et d'argent qu'un orfèvre emporte dans sa malle ⁴.

L'effet de la responsabilité variera donc avec le voyageur. Dès lors, la compagnie devra rembourser la valeur intégrale des bijoux ou objets précieux quand le contenu des bagages sera en harmonie avec la situation du voyageur ; dans les autres cas, elle ne devra qu'un remboursement partiel.

Nous ne saurions admettre ni l'un ni l'autre de ces systèmes, qui nous paraissent inconciliables

1. SOURDAT, *De la responsabilité*, t. II, n° 1007.

2. GUILLOUARD, *Contr. de louage*, t. II, n° 760.

3. Angers, 20 janvier 1858 (D., 58, 2, 132). — Aix, 18 juin 1870 (D., 71, 2, 246). — Cassat., 5 mars 1872 (D., 72, 1, 215). — 4 mars 1874 (D., 74, 1, 245).

4. Riom, 13 août 1879 (S., 79, 2, 299).

avec ce principe que le voiturier ne doit répondre que de ce qu'il a pu prévoir.

En effet, il est manifeste que la première opinion qui, sans restriction, met à la charge du voiturier la réparation intégrale, excède les prévisions possibles. On l'a fait merveilleusement ressortir en remarquant qu'un expéditeur pourrait ainsi emporter toute sa fortune, et en être indemnisé en cas de perte, alors que rien, en l'absence d'une déclaration expresse, ne pouvait dénoncer à la compagnie la lourde responsabilité qu'elle encourait.

On objecte qu'aucune distinction ne doit être faite entre les bagages contenant des matières précieuses et ceux renfermant des marchandises; que, responsable des uns, le voiturier doit l'être également des autres, parce qu'il doit à tous ses colis les mêmes soins, et ne peut donner de préférence aux uns au détriment des autres¹.

Cette observation n'est peut-être pas exacte. En effet, ces matières précieuses doivent être déclarées et sont soumises à un tarif spécial. Or, les tarifs, qui ont force légale, ne font autre chose que créer des catégories parmi les objets à transporter, et cette différence de tarif se traduit par une différence de prix à laquelle correspond

1. TROPLONG, *Du louage*, t. III, n° 950.

une augmentation ou une diminution de soins à donner. A défaut de déclaration de l'expéditeur, la compagnie ignorait que les bagages contenaient des matières précieuses; avertie, elle eût pris les précautions plus grandes indiquées par les tarifs, et par conséquent, il n'est pas exact de dire que le voiturier devra donner à tous les colis la même attention.

Peut-on, avec la deuxième opinion, rejetant l'intégralité de la réparation pour tous les cas admettre cependant que la compagnie devra rembourser en totalité dans certains cas, partiellement dans d'autres, la valeur des bijoux ou de l'argent, suivant que le contenu des bagages n'excédera pas ce qu'ils doivent normalement contenir.

Nous ne le croyons pas, parce que nous contestons la base d'appréciation indiquée par cette opinion. Le voiturier serait responsable du contenu normal; mais comment déterminera-t-on ce contenu normal, variable avec les espèces? La compagnie, dit-on, devra l'apprécier suivant l'aspect extérieur des colis, suivant la condition des voyageurs: nous pensons que ce sont là des éléments impossibles d'appréciation. D'abord,

1. La jurisprudence est divisée sur ce point. En ce sens voir arrêts cités page 63, note 3. — *Adde*: Cass., 16 mars 1859 (D., 59, 1, 316); — 10 décembre 1873 (D., 73, 1, 49); — Bordeaux, 24 mai 1858 (D., 58, 2, 132).

en pratique le voiturier pourra ne pas voir l'expéditeur, les bagages pouvant être présentés par toute personne sur laquelle le voyageur se sera déchargé de ce soin.

En admettant même que l'expéditeur se présente lui-même, nous disons qu'il est impossible d'en tirer aucun argument contre le voiturier. L'aspect extérieur de l'expéditeur ne révélera pas au voiturier sa condition sociale, ni sa situation de fortune; car de ce chef, les apparences sont trompeuses et il est impossible de dire: telle personne a dans ses bagages des objets précieux en telle ou telle quantité. On cite l'exemple d'une malle renfermant des dentelles¹, et on dit que le voiturier aura pu prévoir le fait quand la malle est présentée par une femme élégante. Il nous semble difficile d'admettre cette circonstance comme élément d'appréciation pour le voiturier; car élégance n'implique point richesse.

De même, à notre avis, il n'y aura aucune déduction à tirer de l'aspect extérieur du colis, une malle richement ornée pouvant ne contenir que des objets sans valeur et inversement.

1. Cassat. 27 décembre 1876 (D., 77, 1, 182). Cet arrêt est, d'après ses considérants, contraire à la deuxième opinion, puisqu'il condamne la compagnie parce qu'elle savait, en l'espèce, qu'il s'agissait de dentelles et que ces dentelles, eussent-elles été déclarées, auraient été soumises au même tarif que les marchandises sous couleur desquelles elles voyageaient.

D'ailleurs, il y a, contre ces théories qui admettent l'intégralité ou partie de la réparation, un argument qui nous paraît décisif : c'est que le transport de ces objets précieux est soumis à des tarifs spéciaux, exigeant une déclaration préalable, qui, d'un côté, indiquent un prix plus élevé, et d'autre côté, assurent de plus grands soins et la pleine responsabilité. Ces tarifs ont force de loi ; l'expéditeur ne peut s'y soustraire : s'il omet de faire sa déclaration, il commet une faute ; il est juste qu'il en subisse les conséquences.

De plus, ne peut-on pas dire que, mis à même de choisir entre un tarif spécial qui lui donne toute sécurité et un tarif général d'un prix moins élevé qui ne garantit pas les objets précieux, l'expéditeur est lié par le choix qu'il a fait de ce dernier ?

Aussi croyons-nous que le voiturier ne devra jamais le remboursement des objets précieux qui ne lui auront pas été déclarés et qui ne voyagent pas sous tarif spécial ¹.

Pour que la déclaration soit régulière, il faut qu'elle soit de la valeur pour les objets (or et

1. AUBRY et RAU, t. IV, § 373, texte et note 19. — THALLER, *Dr. commerc.*, § 998. — ZACHARIÆ, *Droit civil*, t. IV, § 709. — MARCADÉ, *Droit civil*, t. VI, p. 538. — Paris 10 avril 1854 (S., 54, 2, 313). — Douai, 27 novembre 1865 (D., 66, 2, 167). — Paris, 11 novembre 1867 (D., 67, 2, 199). — Req., 7 août 1867 (D., 68, 1, 34).

argent) taxés *ad valorem*, de la nature seulement pour les autres objets.

Mais, si l'expéditeur ayant dans ses bagages des objets d'or et d'argent qui doivent être déclarés en valeur, ne les a déclarés qu'en nature, pourra-t-il, en cas de perte, invoquer sa déclaration? Bien que les tarifs soient censés connus de l'expéditeur, et que dès lors il soit en faute, nous croyons que dans ce cas la compagnie serait responsable néanmoins de la valeur intégrale, parce que, ayant connu par la déclaration de l'expéditeur la nature de l'objet, elle aurait dû exiger la déclaration de valeur¹.

D'ailleurs, la mention que porterait le colis « dentelle-bijoux » ne vaudrait pas déclaration, et laisserait subsister l'irresponsabilité du voiturier². Mais cette irresponsabilité cesserait au cas où ces objets non déclarés auraient été, non pas perdus, mais volés par un agent de la compagnie³. Mais, qu'on le remarque bien, ceci ne fait pas échec à notre système; car ce n'est plus en vertu du contrat de transport que la compagnie sera tenue, mais seulement parce qu'elle est responsable du fait de ses employés. (Art.

1. Cassat., 27 décembre 1876 (D., 77, 1, 182).

2. Douai, 27 novembre 1865 (D., 66, 2, 169).

3. 16 mars 1859 (D., 59, 1, 316). — Chambéry, 30 juin 1875 (D., 78, 5, 419).

1384.) Toutefois, le voiturier, étant par l'article 1782 assimilé aux aubergistes, ne sera tenu que jusqu'à concurrence de 1,000 francs quand il s'agira d'espèces monnayées ou de valeurs, par application de l'article 1953 Code civil qui fixe le maximum de responsabilité de l'aubergiste ¹.

b). — Les bagages ne contiennent pas d'objets précieux

Mais, si nous repoussons la responsabilité en ce qui concerne les objets précieux et valeurs non déclarés par l'expéditeur, nous reconnaissons que le voiturier devra indemniser le voyageur pour la perte, l'avarie et le retard ² de tous les autres objets non soumis à un tarif spécial (linge, vêtements, etc.); car alors l'expéditeur n'a commis aucune faute, n'étant tenu à aucune déclaration, et le voiturier ne peut pas dire que cette responsabilité ainsi limitée excédait ses prévisions, car il doit bien s'attendre à ce que les colis contiennent quelque chose. Mais il ne devra, en cas de perte, qu'une indemnité représentant les objets usuels nécessaires au cours du voyage; car ce sont les seuls dont le voiturier pouvait présumer la présence ³. La jurispru-

1. LYON-CAEN et RENAULT, *Dr. commerc.*, t. III, n° 713.

2. Dijon, 6 juillet 1859 (D., 59, 2, 202). — Bordeaux, 9 avril 1861 (D., 61, 2, 229). — Cassat., 22 novembre 1871 (D., 72, 1, 63).

3. Douai, 17 mars 1817 (D., 47, 2, 98). — Angers, 20 janvier 1858

dence apprécie largement ces objets usuels, et va même jusqu'à décider que le voiturier est responsable de papiers importants contenus dans la malle égarée ¹.

B. — La deuxième distinction que nous avons indiquée entre les bagages du voyageur et les marchandises qui voyagent seules, a son intérêt, en cas de retard, pour l'appréciation du préjudice causé. Car on admettra plus facilement le préjudice résultant du retard du bagage que celui résultant du retard de la marchandise, par cette raison que le voiturier aura toujours pu prévoir que le voyageur a un besoin immédiat de son bagage, tandis que l'heure d'arrivée de la marchandise est souvent indifférente à l'expéditeur. De plus, c'est surtout quand il s'agit de marchandises que l'expéditeur pourra réclamer une indemnité pour le gain manqué par suite de la perte ou du retard, et le défaut de déclaration exerce son influence sur le montant de la réparation due de ce chef à l'expéditeur.

Un expéditeur a consenti une vente au destinataire ; par la perte ou le retard, la vente est manquée et l'expéditeur condamné à une indemnité envers le destinataire : peut-il se retourner contre la compagnie pour obtenir

(D., 58, 2, 432). — Cass., 16 mars 1859 (D., 59, 1, 316). — Douai, 27 novembre 1865 (D., 66, 2, 169).

1. Dijon, 21 juillet 1886, LAMÉ-FLEURY 1887.

réparation de son gain manqué et de l'indemnité versée ?

Il le pourra, s'il a pris soin, par une déclaration antérieure de prévenir la compagnie de cette particularité aggravant sa responsabilité. A défaut de déclaration, il n'obtiendra pas le montant de cette indemnité¹; car le voiturier n'a pas pu prévoir ce dommage, qui n'est pas une suite nécessaire de la perte ou du retard.

Cependant, à défaut de déclaration, le voiturier pourra encore être responsable quand l'aspect extérieur du colis décèlera la nature de la marchandise qu'il contient et, par là même, le dommage qui naîtra du retard. C'est ainsi que, si une caisse porte la mention « échantillons », l'expéditeur pourra réclamer l'indemnité résultant du retard¹; car alors le voiturier a pu prévoir cette source de dommages².

§ 2

LIMITATION DE LA RÉPARATION A 150 FRANCS

Le voiturier peut-il, étant reconnu responsable de la perte du colis transporté sans appli-

1. Bordeaux, 18 mai 1892 (D., 93, 2, 119). — Req., 22 novembre 1871 (72, 1, 63).

2. THALLER, *Dr. com.*, § 998. — LYON-CAEN et RENAULT, t. III, § 610.

cation du tarif spécial, limiter l'effet de sa responsabilité à 150 fr. en invoquant l'article 62 du décret des 23 et 24 juillet 1793, qui, en cas de perte des marchandises et de défaut de déclaration préalable de leur valeur, limite à 150 fr. le montant de l'indemnité ?

Il est aisé de combattre cette prétention en faisant remarquer que ce décret visait les messageries nationales, comme cela ressort du texte invoqué : — « Si la perte des effets, ballots et marchandises dont la *Régie* est responsable », — et n'a plus aujourd'hui son application, les messageries nationales ayant été abrogées par une loi du 9 vendémiaire an VI¹.

Cette discussion n'a plus d'ailleurs qu'un intérêt historique, et nous ne la mentionnons que parce qu'elle nous amène à dire que la compagnie ne pourrait pas davantage limiter par avance sa responsabilité à une certaine somme par une insertion sur le bulletin remis à l'expéditeur². Car, en effet, le transporteur ne peut, par une clause unilatérale imposée à l'expéditeur, faire échec aux règles du transport, et se soustraire à la responsabilité qui lui incombe. Les raisons de décider sont les mêmes que celles

1. Alger, 16 décembre 1846 (D, 47, 2, 1). — Douai, 17 mars 1847 (D, 47, 2, 98). — SOURDAT, *De la responsabilité*, t. II, n° 1005. — LAURENT, *Dr. civil*, t. XXV, n° 527.

2. BAUDRY-LACANTINERIE, *Du louage*, t. II, n° 1723.

que nous avons invoquées précédemment pour rejeter l'efficacité de la clause insérée au bulletin par laquelle le voiturier se décharge de toute responsabilité. Et cette clause est nulle aussi bien quand il s'agit du transport des marchandises que quand il s'agit du transport des bagages. Nous n'admettons la validité de cette clause, dans l'un et l'autre cas, que quand elle aura été librement acceptée par l'expéditeur ou le voyageur.

Peut-on dire, en ce qui concerne le voyageur, que, par cela même que cette clause est imprimée sur le bulletin reçu sans protestation, elle a été acceptée par lui et devient valable¹ ?

Nous ne le croyons pas, car l'attention du voyageur n'a pas été éveillée sur ce point ; et, comme c'est une dérogation au droit commun en matière de transport, on ne peut admettre que le voiturier tende ainsi un piège au voyageur de bonne foi en spéculant sur son inattention².

1. LYON-CAEN et RENAULT, § 716. — Cassat., 22 janvier 1884 (D., 84, 1, 121). — Cassat., 2 avril 1890 (D., 90, 1, 34).

2. AUBRY et RAU, t. IV, § 373, texte et note 18. — Alger, 16 décembre 1846 (D., 47, 2, 1). — Douai, 17 mars 1847 (D., 47, 2, 98). — Paris, 14 août 1847 (D., 48, 2, 11) -- LAURENT, *Dr. civil*, t. XXV, n° 529.

§ 3

CLAUSE PÉNALE

Le voiturier peut-il, par une clause pénale, limiter l'effet de sa responsabilité ?

Nous avons vu que la compagnie ne pouvait, par une simple insertion sur ses bulletins, limiter l'effet de sa responsabilité. Mais cette clause, nulle lorsqu'elle est unilatérale, est valable quand elle est acceptée par l'expéditeur : elle porte le nom de clause pénale. Le voiturier consent une diminution de prix, et l'expéditeur s'engage à ne réclamer que telle somme en cas de perte, d'avarie ou de retard. C'est une convention que les parties sont libres d'accepter ou de rejeter ; et, à l'inverse des autres tarifs dont l'offre permanente lie la compagnie, cette clause peut être admise ou rejetée par elle, à moins que son acceptation ne soit imposée par le cahier des charges ¹.

Cette clause pénale, ayant été librement consentie par l'expéditeur, est valable aussi bien pour le cas de perte et d'avarie que pour retard ².

1. 27 janvier 1862 (D., 62, 1, 67). — Dijon, 5 décembre 1862 (D., 63, 2, 47). — *Contra* : Colmar, 6 décembre 1859 (D., 60, 2, 62) ; — Paris, 30 mars 1860 (D., 60, 2, 39).

2. 14 août 1876 (D., 76, 1, 479). — 27 mars 1878 (D., 78, 1, 367). — 25 juillet 1881 (D., 81, 1, 404). — 13 août 1884 (D., 85, 1, 78) — 21 février 1887 (D., 87, 1, 468). — 22 février 1888 (D., 90, 1, 223).

Il convient de remarquer qu'à la différence des tarifs spéciaux, qui doivent toujours être appliqués littéralement sans aucune restriction comme sans aucune extension, la jurisprudence admet que cette clause pénale est susceptible d'une certaine élasticité. En effet, d'une part, malgré l'intention des parties, qui ont voulu qu'en cas de retard le voiturier payât une somme convenue, la jurisprudence décide que, pour avoir droit à cette indemnité, l'expéditeur devra d'abord prouver qu'il a subi un dommage, et ensuite le montant de ce dommage. Si le préjudice subi est inférieur à l'indemnité fixée à forfait, l'expéditeur n'obtiendra qu'un prix inférieur à la clause pénale¹.

D'autre part, si le préjudice causé est supérieur au forfait, la jurisprudence, par une voie détournée, permet encore d'échapper à la clause pénale, et alloue à l'expéditeur une indemnité plus élevée. A cet effet, on tiendra compte, pour l'interprétation de la clause, de l'intention des parties, et il arrivera ainsi qu'elle ne trouvera pas son application dans des cas que, littéralement, cependant elle avait prévus. C'est ainsi que la clause pénale pour retard pourra être rejetée comme n'ayant été voulue par l'expéditeur que pour un simple retard de quelques jours

1. THALLER, *Dr. comm.*, § 1014.

et non pour un retard plus considérable ¹. Dès lors, la clause étant écartée, l'expéditeur échappera à son application, et recevra une allocation supérieure.

Cette interprétation proposée par la jurisprudence est-elle conforme à l'esprit juridique du contrat ?

Nous ne le croyons pas. Cette clause pénale n'est, en définitive, qu'un tarif spécial ² ; or, les tarifs spéciaux doivent s'appliquer littéralement. On est convenu d'un forfait d'indemnité : c'est cette somme même qui doit être allouée, que le préjudice subi soit plus ou moins considérable, sans même que l'expéditeur ait à justifier d'un dommage. D'autre part, la clause a visé le retard sans aucune autre mention ; elle doit s'appliquer à tout retard : c'était à l'expéditeur de mieux spécifier. Aussi croyons-nous qu'admettre l'opinion de la jurisprudence, c'est dénaturer complètement la clause pénale, qui, dès lors, n'étant avantageuse pour aucune partie, n'a plus d'utilité.

Bien entendu, cette clause ne s'applique qu'autant qu'il n'y a ni dol ni fraude ³. Elle sera également sans application quand la perte pro-

1. Cassat., 3 février 1873 (D., 73, 1, 137).

2. THALLER, *Dr. comm.*, § 987 et 1014.

3. Cassat., 15 mars 1869 (D., 69, 1, 202). — Cassat., 11 avril 1892 (D., 92, 1, 574).

viendra d'un cas fortuit ou de force majeure, ou encore du vice propre, puisqu'elle n'est stipulée qu'au cas où le voiturier sera responsable.

§ 4

FAUSSE DÉCLARATION

Nous avons vu, en examinant l'effet de la responsabilité du voiturier quand il s'agit de matières précieuses, que certaines marchandises devaient être déclarées pour être soumises à des tarifs spéciaux. Sans entrer dans l'examen des tarifs, il est utile de remarquer que les marchandises sont classées en diverses catégories, et chaque catégorie soumise à un tarif particulier ; ces tarifs ont force de loi, et l'expéditeur doit s'y soumettre. Le but de cette classification est d'éveiller l'attention du voiturier sur la nature des marchandises qu'il transporte, et qui réclament plus ou moins de soins. La déclaration de l'expéditeur devra tantôt sur la valeur, tantôt sur la nature de l'objet¹.

Quand la déclaration de l'expéditeur est exacte, le voiturier responsable devra, suivant le principe posé, la réparation intégrale du pré-

1. Cassat., 11 juin 1872 (D., 73, 1, 120). — Cassat., 10 mars 1869 (D. 69, 1, 416). — 4 juin 1872 (D., 73, 1, 21).

judice causé ; mais qu'arrivera-t-il si l'expéditeur a fait une déclaration inexacte, dans le but d'échapper à l'application d'un tarif d'un prix plus élevé ?

Il n'est pas déchu de tout droit, mais il ne pourra réclamer au voiturier une valeur plus grande que celle qu'il a déclarée ¹, et cela pour deux raisons : d'abord, parce que, s'il est vrai qu'on ne doit que les dommages qu'on a pu prévoir, le voiturier n'a pas pu compter sur une valeur plus grande ou une nature d'objet autre que celle déclarée expressément par l'expéditeur ; ensuite, parce qu'au prix plus élevé d'un tarif correspond une surveillance plus grande du voiturier, et, si des soins particuliers n'ont pas été donnés, c'est grâce à la fausse déclaration de l'expéditeur ².

Que l'expéditeur ait déclaré, suivant les cas, l'objet en nature ou *ad valorem*, l'effet de la fausse déclaration sera identique par identité de motifs. Il est certain, par exemple, que, si une marchandise particulièrement sensible à l'action de la température, à l'humidité, voyage sous l'étiquette d'une autre marchandise qui ne

1. Bordeaux, 26 février 1872 (D., 74, 2, 82). — Cassat., 27 décembre 1876 (D., 77, 5, 93 et D., 77, 1, 182). — 14 mars 1883 (D., 84, 5, 94). — 11 août 1883 (D., 84, 1, 344). — Paris, 15 juillet 1874 (D., 77, 5, 93). — BÉDARRIDE, *Des chemins de fer*, t. II, n° 481.

2. Paris, 10 avril 1854 (S., 54, 2, 313).

l'est pas, on ne peut reprocher au voiturier de n'avoir pas pris, à l'égard de ces objets, les mêmes précautions qu'il eût prises s'il eût été averti de leur nature. Les objets d'art, fragiles par leur nature même, seront soumis à de plus grandes précautions pour la manutention et le chargement que d'autres objets plus résistants. Ce manque de soins particuliers ne peut être imputé à faute à la compagnie qu'autant qu'elle a été avertie par la déclaration. Aussi a-t-il été jugé qu'une compagnie n'est pas responsable du bris d'une statue en terre cuite faussement déclarée comme effets ¹.

De même, quand la déclaration doit être *ad valorem*, les précautions prises seront plus minutieuses, parce que les chances de vol seront d'autant plus grandes que l'objet sera plus précieux.

Aussi faut-il admettre qu'au cas de fausse déclaration, l'indemnité due ne sera pas égale au préjudice causé, mais à celui qui, d'après la déclaration de l'expéditeur, pouvait être prévu. Il pourra même arriver que, par l'effet de sa fausse déclaration, l'expéditeur perde tout droit à indemnité. Ce résultat se produira lorsque la perte sera due aux fausses indications données.

1. Cassat., 14 août 1883 (D., 84, 1, 344).

Il importe peu, d'ailleurs, que cette fausse déclaration au voiturier ait été faite dans le but de se soustraire à l'application d'un tarif plus élevé ou en vue de frauder la douane ; l'effet sera le même ¹.

Nous venons de raisonner sur l'hypothèse où l'expéditeur aura faussement déclaré une valeur inférieure à la valeur réelle, et nous avons vu l'effet de cette fausse déclaration ; mais, dans l'hypothèse inverse où l'expéditeur aurait faussement déclaré une valeur supérieure à la valeur réelle, c'est encore de la valeur déclarée que la compagnie sera responsable, sauf preuve contraire. La raison en est que la compagnie devait vérifier la déclaration au moment de l'expédition ². Il y aurait exception à cette responsabilité de la compagnie basée sur la valeur déclarée au cas où le colis, les cachets étant demeurés intacts, aurait à l'arrivée le même poids qu'au départ ³ ; car ainsi on aurait la preuve qu'une fausse déclaration a été faite.

1. Cass., 17 mai 1892 (D., 92, 1, 520).

2. Paris, 20 juillet 1883 (D., 84, 2, 495), et sur pourvoi, Cassat., 11 août 1884 (D., 84, 5, 85).

3. Cass., 10 avril 1894 (D., 94, 1, 515).

SECTION III

Preuve du dommage

§ 1^{er}

NÉCESSITÉ DE LA PREUVE

Nous savons que, sauf les exceptions que nous venons de voir, la réparation doit être égale au préjudice causé. Mais suffira-t-il à l'expéditeur de démontrer la perte, l'avarie et le retard pour obtenir l'indemnité qu'il réclame, ou devra-t-il établir le préjudice qu'il allègue ?

En cas de perte et d'avarie, cette preuve incombera toujours à l'expéditeur¹ ; mais en sera-t-il de même en cas de retard ?

Peut-on dire que, par cela seul que les délais sont expirés, la compagnie est en retard, par conséquent en faute, et que, dès cet instant, l'expéditeur est fondé à réclamer des dommages² ? Est-il vrai, d'ailleurs, que cette solution s'impose, parce qu'il faut considérer que la preuve du préjudice résultant du retard sera souvent

1. GUILLOUARD, *Contr. de louage*, t. II, § 751. — 26 août 1881 (D., 85, 4, 77).

2. Nantes, 15 juillet 1870 (D., 71, 3, 33).

difficile à faire et que dès lors, l'expéditeur étant désarmé à l'égard de la compagnie, celle-ci pourra, dans la plupart des cas, impunément enfreindre les règlements fixant les délais, puisque le retard n'aura plus aucune sanction ?

Nous ne le croyons pas ; car, si la compagnie doit réparer tout le préjudice causé, elle ne doit cette réparation qu'autant qu'il y a eu préjudice, et c'est pourquoi l'expéditeur doit prouver que le retard lui a été préjudiciable et en quelle mesure ¹. Mais, cependant, nous apporterons une restriction à cette nécessité de la preuve du préjudice en cas de retard : il faut, croyons-nous, distinguer suivant que le retard porte sur une marchandise voyageant seule ou sur un bagage accompagnant le voyageur.

a) Dans le premier cas, un retard plus ou moins court peut n'être pas préjudiciable ; le plus souvent, en effet, qu'importe un retard de quelques heures, même de quelques jours, dans la livraison à un expéditeur qui n'a pas un besoin immédiat et pressant de la marchandise expédiée ? Si ce faible retard est préjudiciable, c'est qu'il y aura des circonstances particulières

1. THALLER, *Dr. commerc.*, §§ 995 et 998. — LYON-CAEN et RENAULT, *Dr. commerc.*, t. III, § 608. — FÉRAUD-GIRAUD, t. II, n° 829. — Cass., 8 août 1867 (D., 68, 1, 30); 2 février 1887 (D., 87, 1, 477). — Lyon, 24 mars 1884 (D., 85, 2, 74). — Poitiers, 13 juin 1892 (*Gaz. des tribunaux*, 28 août 1892. — Chambéry, 11 mars 1874 (D., 77, 2, 62); 26 août 1884. (D., 85, 1, 77). — *Contra* BÉDARRIDE, *Des chemins de fer*, t. II, § 509.

(comme vente à jour fixe) constitutives du préjudice: on conçoit, dès lors, que l'expéditeur soit toujours tenu de démontrer un préjudice qui pouvait ne pas exister.

b) Dans le second cas, au contraire, il est évident qu'un retard, si bref soit-il, sera toujours préjudiciable au voyageur qui a besoin du bagage qui le suit ; dès lors, le préjudice étant certain, l'indemnité sera toujours due par la compagnie sans que le voyageur ait aucune preuve à faire.

Certains auteurs pensent que le retard ne suffira jamais pour donner lieu à indemnité, et que l'expéditeur devra toujours prouver le préjudice, mais reconnaissent d'ailleurs qu'un simple dommage moral consistant en des préoccupations sera suffisant¹. Nous répondrons que la preuve d'une préoccupation nous paraît assez délicate, et que, s'il suffit d'une simple préoccupation, on peut la tenir pour certaine dans tous les cas de retard ; car quel est le voyageur qui, arrivant à destination, ne sera pas préoccupé de l'absence de son bagage ? Dès lors, pourquoi exiger la preuve d'un fait sur l'existence duquel il n'y a aucun doute.

Seulement, n'apportant aucune preuve, le voyageur ne pourra pas se prévaloir des cir-

1. LYON-CAEN et RENAULT, *Dr. comm.*, t. III, § 608.

constances particulières étendant le préjudice au delà des limites ordinaires du simple retard. C'est ainsi que le voyageur dont la malle contiendrait une robe de noces ne pourrait pas se faire, sans justifications, rembourser la robe que, pour cause de retard, il a dû acheter à la place : il aura seulement droit à une indemnité pour l'ennui que lui a causé l'absence des menus objets ordinaires dont il a été privé, et qu'un voyageur emporte avec lui.

§ 2

MODES DE PREUVE

La preuve du préjudice causé doit porter sur les deux éléments du dommage, *damnum emergens* et *lucrum cessans*.

Elle peut être faite, dès avant la perte, l'avarie ou le retard, si elle résulte, soit d'une clause pénale, soit d'une déclaration antérieure.

Lettre de voiture. — Si la déclaration a été faite *ad valorem*, c'est à la valeur déclarée que sera évalué le préjudice causé ; si la déclaration a été faite en nature, la preuve du montant du préjudice résultera soit des cours établis, soit, à défaut de cours, de la comparaison des marchandises de même nature. Ces déclara-

tions résulteront de leur mention sur la lettre de voiture et du bulletin remis à l'expéditeur¹.

Registres. — Si l'expéditeur, l'ayant perdu ou n'en ayant pas réclamé, n'a aucun bulletin entre les mains, il pourra invoquer les registres de la compagnie ; car le voiturier est, comme tout commerçant, tenu d'avoir des livres de commerce sur lesquels sont inscrites ses opérations. Ce sont notamment le registre d'enregistrement des objets à transporter², le registre à souche, d'où sont détachés les récépissés³. Ces livres feront preuve contre la compagnie⁴, s'ils contiennent mention de la déclaration invoquée par l'expéditeur. De même, l'expéditeur commerçant pourra invoquer contre le voiturier commerçant ses livres de commerce. A défaut de mention portée sur ses livres, l'expéditeur pourra encore invoquer ses factures établissant le prix de la marchandise perdue⁵.

Preuve testimoniale et présomptions. — A défaut de déclaration antérieure, l'expéditeur, pour établir son préjudice, procédera par les preuves de droit commun, preuve littérale,

1. Cassat., 12 août 1872 (D., 72, 1, 231). — 26 janvier 1886 (D., 86, 1, 124).

2. Art. 49 du cahier des charges. — Art. 50 de l'ordonnance du 15 novembre 1846.

3. Loi du 13 mai 1863 et Circ. ministér. du 26 février 1866.

4. Cassat., 4 mars 1873 (D., 73, 1, 302).

5. Cassat., 11 juin 1872 (D., 73, 1, 130).

preuve testimoniale, présomptions. En ce qui concerne la preuve testimoniale et les présomptions, une difficulté s'élève.

Au-dessous de 150 fr., la preuve testimoniale sera toujours admise ; mais faudra-t-il proscrire ce mode de preuve quand la valeur sera supérieure à 150 fr. ? Nous ferons une distinction et nous nous attacherons, pour décider, à la qualité du voiturier. Le voiturier est-il un simple particulier effectuant par hasard un transport isolé, il sera régi par le Code civil, et contre lui, on ne pourra admettre la preuve testimoniale au-dessus de 150 fr.² ; car, d'après le Code civil, la preuve testimoniale n'est admise, au-dessus de 150 fr., que quand il y a eu impossibilité de se procurer une preuve écrite ; or, l'expéditeur pouvait toujours, par une déclaration dont mention eût été insérée au bulletin, se réserver cette preuve écrite. Il faudra également rejeter dans ce cas les présomptions : le seul mode de preuve admis, à défaut de preuve écrite, sera la délation de serment à l'expéditeur.

Certains auteurs admettent cependant la possibilité de la preuve testimoniale au-dessus de 150 fr. contre le voiturier non commerçant, et, à l'appui de leur opinion, font remarquer que la

2. *Contra*, GUILLOUARD, *Contr. de louage*, t. II, § 754 *in fine*.
— *sic*, MARCADÉ, *Dr. civil*, t. VI, page 536.

preuve par délation de serment qui est admise n'offre pas au voiturier de plus grandes garanties, et le met pour ainsi dire à la discrétion de l'expéditeur.

Mais nous ne voyons pas là raison suffisante d'admettre un mode de preuve formellement proscrit, alors surtout que l'expéditeur ne se trouve pas de ce fait désarmé, puisqu'il lui reste toujours, comme suprême ressource, la délation de serment.

On ajoute encore que la preuve écrite résultant de la déclaration antérieure de l'expéditeur, n'est pas plus sûre pour le voiturier que la preuve testimoniale, et que, par conséquent, celui-ci n'a aucun intérêt à rejeter la preuve testimoniale. Nous croyons, au contraire, que la preuve écrite résultant de la déclaration antérieure offre beaucoup plus de sécurité; car, faite au moment de l'expédition, l'intérêt de l'expéditeur à tromper n'est pas encore né, et, de plus, le voiturier peut vérifier l'exactitude de cette déclaration. S'il a omis cette vérification, c'est qu'il a tenu la déclaration pour bonne et sincère: il sera ensuite mal venu à la suspecter; par conséquent, nous ne croyons pas que, de ce chef encore, on puisse tirer argument pour faire admettre la preuve testimoniale en cherchant à montrer qu'elle n'a pas plus de poids que la preuve littérale.

Au contraire, le voiturier est-il transporteur de profession, par conséquent commerçant, même au-dessus de 150 fr. on pourra lui opposer la preuve testimoniale et les présomptions de fait pour établir le contenu des bagages, modes de preuve autorisés par le Code de commerce ¹.

Expertise. — L'expéditeur pourra encore, à défaut d'autres modes de preuve, provoquer une expertise. Il faut d'abord remarquer que cette expertise, exclue dans le cas de perte, faute d'objet à expertiser, ne sera possible que dans le cas d'avaries ou de retard. On suivra les règles ordinaires, quant à la nomination des experts, quant à leur nombre, quant à leur mode d'appréciation, quant à leur compétence. Ils détermineront, sur le vu de l'objet, le montant du préjudice. Nous nous bornons ici à signaler le rôle des experts pour fixer le quantum du préjudice; mais il convient de remarquer qu'ils pourront avoir une mission plus étendue. C'est ainsi qu'ils peuvent être chargés de rechercher les causes de l'avarie, notamment si l'avarie ne provient pas du vice propre, c'est-à-dire si le voiturier est ou non responsable.

On suivra, avons-nous dit, les règles ordi-

1. Cassat., 1^{er} septembre 1848 (D., 49, 1, 22). — LYON-CAEN et RENAULT, t. III, § 712.

naires ; cependant cette expertise est susceptible de quelques particularités.

Elle ne sera pas forcément judiciaire. Les parties, d'accord pour reconnaître sa nécessité, peuvent choisir elles-mêmes les experts : c'est l'expertise amiable ; elle échappe aux règles du Code civil et du Code de commerce ; il suffit, pour sa validité, que les constatations soient faites de bonne foi ¹.

Si les parties ne s'entendent pas sur le choix des experts, mais reconnaissent néanmoins la nécessité de l'expertise, elles peuvent encore convenir que l'état de la marchandise sera constaté par le juge de paix ou le commissaire de police ².

A défaut d'accord et sur le choix des experts et sur la nécessité de l'expertise ³, il y aura lieu de procéder suivant les formes de l'expertise judiciaire :

Mais l'expertise est prévue par le Code civil et par le Code de commerce : l'expertise civile, de formes plus rigoureuses, est ordonnée par jugement (art. 302 C. pr.) ; l'expertise commerciale, moins compliquée, plus rapide, est ordonnée par

1. Cass., 27 décembre 1854 (D., 55, 1, 21). — 20 novembre 1860 (D., 61, 1, 271). — 14 août 1861 (D., 61, 1, 384). — Rouen, 13 mars 1874 (D., 75, 2, 452). — LYON-CAEN et RENAULT, t. III, § 589.

2. Cass., 2 août 1842 (S., 12, 1, 723).

3. Cass., 10 janvier 1861 (D., 61, 1, 126). — 14 août 1861 (D., 16, 1, 384).

requête (art. 106 C. com.) et est par cela même plus avantageuse.

Quelle forme faudra-t-il adopter ? Nous distinguerons encore suivant la qualité des parties contractantes. Le contrat est-il civil, on suivra les formes prescrites pour l'expertise civile par les articles 302 Code procédure et suivants ; le contrat est-il commercial, on appliquera alors les règles contenues en l'article 106 Code de commerce.

Mais, comme cette expertise commerciale est une exception au droit commun faite dans le but de favoriser le commerce, qui a besoin d'une procédure plus rapide et moins compliquée, les parties qui avaient le droit de s'en prévaloir pourront, quand elle sera devenue impossible, recourir à l'expertise civile¹. Au contraire, quand le contrat sera purement civil, l'expertise civile sera seule possible.

Remarquons enfin qu'à cause de la célérité que requièrent ces constatations, la présence des parties n'est pas indispensable à l'expertise commerciale : il n'est pas nécessaire que l'expertise soit contradictoire pour être valable². Au contraire, l'expertise civile devra, pour être bonne, être contradictoire³.

1. Cass., 3 mars 1863 (D., 63, 4, 123).

2. Cass., 30 novembre 1881 (D., 83, 4, 31) — 25 mars 1891 (D., 91, 1, 216).

3. Cass., 3 mars 1863 (D., 63, 4, 123).

Une grande latitude est laissée aux parties, aucun délai n'étant imparti pour procéder aux constatations ; il suffit, pour que l'expertise soit possible, que la marchandise soit encore en même état¹. Si l'objet, par suite du temps écoulé, ne se trouvait plus dans le même état, il faudrait recourir à l'expertise civile².

Visite de lieux. — Enfin, à défaut d'expertise, un dernier mode de preuve est encore possible, c'est la visite de lieux. Quand l'expertise paraîtra ne pas présenter des garanties suffisantes, où que les constatations à faire offriront une difficulté particulière, les juges pourront se baser sur une visite de lieux par eux faite³.

SECTION IV

Payement du dommage

Le préjudice étant ainsi déterminé, comment se fera la réparation ?

En principe, la réparation du préjudice causé aura lieu en espèces⁴. En cas de perte, il ne saurait y avoir de difficulté : le voiturier paiera en

1. Cass., 2 août 1842 (S., 42, 1, 723). — Aix, 25 mars 1854 (S., 54, 2, 725).

2. Cass., 3 mars 1863 (D., 1, 123, précité).

3. Cass., 25 janvier 1884 (D., 84, 1, 111). — 2 mars 1886 (D., 86, 1, 358).

4. THALLER, *Droit commerc.*, § 998, *in fine*.

argent la valeur totale de l'objet perdu : c'est le seul mode de paiement possible.

Mais, dans les autres cas où l'objet pourra être présenté à l'expéditeur en tout (retard) ou en partie (avarie), on aperçoit plusieurs modes possibles de réparation. Il reste d'ailleurs entendu que le *lucrum cessans* sera, en toute hypothèse, payé en argent.

§ 1^{er}

PAIEMENT EN ESPÈCES

Le voiturier pourra remettre à l'expéditeur ce qui subsiste de l'objet avarié, et compléter en argent la valeur totale; l'expéditeur rentrera donc en possession de son objet, dont il pourra disposer à son gré, et recevra en outre son complément en espèces. En cas de retard, l'expéditeur devra aussi, en principe, reprendre sa marchandise, et touchera seulement en espèces la somme à laquelle aura été estimé le préjudice que lui a causé le retard. C'est là le mode normal de paiement, celui qui doit toujours être employé de préférence.

§ 2

RÉPARATION EN NATURE

Quand il s'agira d'avaries, le voiturier aura encore un moyen de se libérer envers l'expédi-

teur. Ce sera de faire à ses frais les réparations de l'objet avarié et de remettre ensuite à l'expéditeur l'objet réparé. Alors, l'objet étant remis en état, il n'y aura lieu à aucune indemnité pécuniaire quant au *damnum emergens* provenant de l'avarie même. Mais on voit que ce mode de réparation du préjudice sera exceptionnel, et ne pourra pas être imposé au voiturier ; car celui-ci ne peut pas, par lui-même ou par ses agents, faire toute réparation : il doit recourir à des tiers compétents, et, d'autre part, il faut que la nature et la destination de l'objet soient telles qu'une réparation ne soit pas, pour l'expéditeur propriétaire de l'objet, une cause de dépréciation absolue. Ce mode de réparation sera possible quand il s'agira, par exemple, d'une voiture dont la roue a été brisée. Si le voiturier remplace par une roue neuve la roue avariée, qu'importe à l'expéditeur qu'il y ait eu avarie et réparation ? Sa chose n'a subi aucune dépréciation.

§ 3

LAISSÉ POUR COMPTE

Enfin, il peut arriver que l'objet, par suite de l'avarie ou du retard, soit complètement déprécié et ne puisse plus être utilisé par l'expéditeur.

a) *Par suite d'avaries.* — Ce résultat se produira quand l'objet, par sa nature, n'est pas susceptible de réparation sans perdre toute sa valeur. On pourrait citer comme exemples l'avarie survenue à un tableau dont la toile aurait été déchirée, le bris d'un marbre de cheminée. Il est certain que, dans ces cas, l'expéditeur ne pourra plus tirer parti de ces objets, qui ne peuvent plus être employés à l'usage auquel ils étaient destinés. Il en serait encore ainsi d'une expédition de poisson arrivant avarié par défaut de soins du voiturier : l'expéditeur n'en pourra tirer aucun parti.

b) *Par suite de retard.* — Il peut se faire aussi que le retard apporté dans la livraison soit une cause de dépréciation presque absolue. Il en sera ainsi quand le destinataire n'aura plus, par suite du retard, l'emploi de sa marchandise.

C'est le cas d'un marchand de nouveautés dont la marchandise arrive quand la mode est passée.

Dans ces différentes hypothèses, qui sont, qu'on le remarque, exceptionnelles, l'expéditeur pourra refuser l'objet avarié, le laisser à la charge du voiturier et réclamer en espèces, non seulement le complément de valeur, mais la valeur totale de l'objet avarié ou en retard¹.

1. Rennes, 19 mars 1850 (D., 52, 2, 240). — Colmar, 8 avril 1857 (D., 57, 2, 103). — Cassat., 28 janvier 1884 (D., 84, 1, 338). — Bordeaux, 18 mai 1892 (D., 93, 2, 119).

C'est le laissé pour compte. Le voiturier garde l'objet à son compte et en rembourse la valeur intégrale.

Mais l'expéditeur ne peut recourir à ce mode d'indemnité qu'autant que l'objet n'est plus pour lui d'aucune utilité ¹. Le tribunal a, sur ce point, plein pouvoir d'appréciation ². C'est donc un mode de paiement tout à fait exceptionnel ³ que l'expéditeur ne peut pas, quand il lui plaît, imposer à la compagnie. Généraliser cette mesure serait aggraver encore les charges des compagnies de chemins de fer, qui devraient alors installer un système de ventes pour se débarrasser de tous ces objets qui, à la plus légère avarie, leur seraient laissés pour compte. De plus, bien des expéditeurs verraient là un moyen de se débarrasser à bon compte d'objets ayant cessé de leur plaire.

1. GUILLOUARD, *Contrat de louage*, t. II, n° 755. — FÉRAUD-GIRAUD, t. II, § 836. — Poitiers, 30 octobre 1893 (D., 94, 2, 252).

2. Metz, 28 juin 1857 (D., 57, 2, 150).

3. Bordeaux, 18 mai 1892 (D., 93, 2, 419, précité). — Poitiers, 30 octobre 1893, précité.

CHAPITRE V

EXERCICE DE L'ACTION EN RESPONSABILITÉ

SECTION PREMIÈRE

Qui peut actionner ?

Dans tout contrat synallagmatique, quand l'une des parties contractantes manque à ses obligations, l'autre partie peut l'actionner en justice pour obtenir l'exécution de la convention ou des dommages-intérêts.

§ 1^{er}

L'EXPÉDITEUR

Dans le contrat de transport, l'expéditeur s'oblige à payer le prix, et le voiturier à effectuer le transport dans les conditions précédemment déterminées; si, par conséquent, le voiturier manque à son obligation, l'expéditeur, qui a directement traité avec ce dernier, sera toujours fondé à l'actionner.

§ 2

LE DESTINATAIRE

Mais que penser de celui à qui sont adressées les marchandises, du destinataire? Quand l'expéditeur et le destinataire sont une seule et même personne, la question ne se pose pas; mais c'est là un cas exceptionnel.

Le destinataire a-t-il qualité pour actionner le voiturier? et quelle est la base de son action?

On reconnaît au destinataire le droit d'agir contre le voiturier comme le pourrait faire l'expéditeur lui-même: le point délicat est de déterminer la source de ce droit.

La difficulté vient de ce que le destinataire n'a pas été partie au contrat passé entre l'expéditeur et le voiturier, pour lequel il était un inconnu, du moins au moment de la formation du contrat.

Peut-on dire que le destinataire agit en vertu d'un droit qui lui est propre: en qualité de propriétaire de la marchandise? Nous ne le pensons pas¹; car cette base n'est pas suffisante pour justifier en tous les cas l'action du desti-

1. THALLER, *Dr. commerc.*, § 972.

nataire. En effet, le destinataire n'est pas forcément propriétaire de la marchandise ; il peut notamment, la propriété étant restée à l'expéditeur, avoir été simplement chargé par ce dernier de recevoir l'objet expédié, pour lui donner ensuite telle ou telle destination au gré de l'expéditeur. Dans ce cas, si on admet que le droit d'agir contre le voiturier n'appartient au destinataire qu'en vertu de son droit de propriété, il ne pourra actionner le transporteur.

Peut-on dire, à l'inverse, qu'il ne tient son droit que de l'expéditeur, dont il serait en quelque sorte le mandataire ? Nous ne le croyons pas davantage ; car, ici encore, cette base juridique serait insuffisante.

En effet, d'une part, il faut rappeler la maxime « pas d'intérêt, pas d'action » ; il peut arriver précisément que l'expéditeur n'ait aucun intérêt à actionner le voiturier. Il en sera ainsi quand la marchandise expédiée aura été vendue au destinataire dès son départ : les risques passeront dès cet instant au destinataire, et alors l'expéditeur, créancier du prix en quelque état que puisse arriver la marchandise, est désintéressé du transport. D'autre part, on ne peut céder plus de droits qu'on en a, et le destinataire ne pourra invoquer, pour justifier son action, un droit qu'il tiendrait de l'expéditeur, puisque, en l'espèce, l'expéditeur ne pourrait agir. Aussi

croyons-nous qu'il faut chercher ailleurs la base de l'action du destinataire, et, à côté de l'expéditeur, faire intervenir le voiturier.

Aux termes de l'article 1121 Code civil, « on peut stipuler au profit d'un tiers, lorsque telle est la condition d'une stipulation que l'on fait pour soi-même ».

L'expéditeur charge le voiturier d'effectuer le transport, à condition que le destinataire pourra exercer contre lui l'action en responsabilité¹ : peu importe la nature du lien de droit qui existe entre l'expéditeur et le destinataire, que ce dernier ait, dès le départ ou seulement à l'arrivée, la propriété de la marchandise, ou même que cette propriété reste à l'expéditeur ; il suffit que l'expéditeur stipule comme condition que le destinataire pourra actionner. Dès lors, cette stipulation étant valable, c'est de la convention même que le destinataire tient son droit. Cette condition tacite, toujours sous-entendue, est d'ailleurs confirmée par les rapports qui existeront à l'arrivée entre le voiturier et le destinataire. En effet, c'est au destinataire que le voiturier remettra la marchandise ; c'est de lui qu'il recevra décharge ; c'est encore du destinataire qu'il recevra le plus souvent le paiement du prix de transport. Il est donc bien vrai de

1. LYON-CAEN et RENAULT, *Dr. com.*, t. III, § 629.

dire que le voiturier a accepté la désignation que lui a faite l'expéditeur, et que, dans le contrat de transport se trouve sous-entendue cette condition que le destinataire pourra agir contre le transporteur, sans distinguer si l'expédition est ou non en port payé¹.

C'est ainsi que, dans le cas où l'expédition a été faite en port payé et à domicile, si le destinataire, au lieu de recevoir le colis à domicile, préfère l'aller chercher lui-même à la gare d'arrivée, il pourra actionner le voiturier en remboursement du supplément de prix versé par l'expéditeur pour que la livraison fût faite à domicile¹.

D'ailleurs, il est à peine besoin de le faire remarquer, cette solution, permettant au destinataire d'agir comme le pourrait faire l'expéditeur, répond à une nécessité pratique. Seulement, s'il résulte de nos observations que l'action puisse appartenir à l'expéditeur et au destinataire dans tous les cas, cette action, bien que née en ces deux personnes, ne pourra être exercée que par celle qui aura subi un préjudice. La maxime « pas d'intérêt, pas d'action » reprend son empire : notamment, le voiturier pourra faire rejeter l'action en prouvant que la marchandise ne voyageait pas aux risques du demandeur³.

1. *Contra*, BÉDARRIDE, *Des chem. de fer*, t. II, § 558.

2. Dijon, 1^{er} juin 1896 (S., 98, 2, 139).

3. LYON-CAEN et RENAULT, t. III, § 629.

Cette règle, au surplus, n'est aucunement préjudiciable à la partie lésée, à qui reste l'exercice de l'action en responsabilité.

Nous concluons donc que l'action en responsabilité pourra être exercée par l'expéditeur ou par le destinataire². La jurisprudence va même plus loin, et admet que cette action pourra être exercée, non seulement par l'expéditeur et le destinataire, mais aussi par celui qui leur est subrogé. C'est ainsi que pourra agir le tiers à qui l'expéditeur ou le destinataire a remis le récépissé³, le camionneur qui, dans le cas de colis livrables à domicile, aurait transporté ces colis à domicile, non pour la compagnie, mais pour le compte du destinataire, et qui réclamerait au voiturier le remboursement du supplément de prix versé par l'expéditeur pour que la livraison fût faite à domicile⁴. Plus spécialement en ce qui concerne les bagages accompagnant le voyageur, celui-ci peut seul en principe actionner le voiturier, puisque seul il participe au contrat, et ne stipule le droit d'agir en faveur de personne. Cependant, la jurisprudence reconnaît cette action à celui qui a subi un préjudice direct, facile à prévoir lors de la formation du

1. LYON-CAEN et RENAULT, t. III, § 629. — Cassat., 11 novembre 1881 (D., 85, 1, 241). — Douai, 26 août 1882 (D., 85, 2, 211). — RUBEN DE COUDER, *Dict. de dr. commercial*, n^{os} 387, 388, 389.

2. Cass., 21 juillet 1875 (S., 75, 1, 447).

3. Dijon, 1^{er} juin 1896 (S., 98, 2, 139, précité).

contrat ; notamment, elle admet que les maisons de commerce peuvent exercer l'action en responsabilité alors que le contrat a été passé par leurs commis voyageurs ¹.

SECTION III

Qui peut être actionné ?

§ 1^{er}

VOITURIER SIMPLE

Quand le contrat a été passé avec un voiturier qui a lui-même effectué le transport entier, il ne ne saurait y avoir de difficulté : l'expéditeur pourra exercer l'action en responsabilité contre ce voiturier, en vertu de son contrat, suivant les règles précédemment posées et qui mettent à la charge du voiturier la preuve que l'avarie existait avant la remise, sauf le cas où il a pris des réserves, ou la preuve du cas fortuit, du vice propre ou de la force majeure qu'il invoque.

Il en sera de même quand, le transport ayant nécessité l'intervention de plusieurs voi-

1. Cassat., 22 novembre 1871 (D., 72, 1, 63). — 4 mars 1874 (D., 74, 1, 245). — Dijon, 6 juillet 1859 (D., 59, 2, 202).

turiers, l'expéditeur a contracté directement et séparément avec chacun de ces voituriers ; car alors, aucun lien n'existe entre les différents voituriers, et chacun est tenu, vis-à-vis de l'expéditeur, comme ayant contracté avec lui seul. Il s'ensuit que l'expéditeur ne pourra actionner chacun de ces voituriers que pour ses fautes personnelles, et que le voiturier condamné n'aura aucun recours en garantie contre celui qui l'a précédé. Il y a là autant de contrats de transport distincts, et on appliquera à chaque voiturier les mêmes règles que s'il avait effectué seul tout le transport¹.

§ 2

PREMIER VOITURIER OU COMMISSIONNAIRE DUCROIRE

Mais la situation peut être beaucoup plus compliquée. On peut imaginer, ou bien que l'expéditeur s'est adressé à un commissionnaire, dans le sens propre du mot, qui, sans effectuer par lui-même aucune partie du transport, était seulement chargé de trouver des voituriers et de contracter avec eux, en son nom ou au nom de l'expéditeur ; ou bien que le voiturier auquel

1. Cassat., 2 juillet 1860 (D., 61, 4, 409).

s'est directement adressé l'expéditeur n'a accompli par lui-même qu'une fraction du transport, et, pour le surplus, était chargé de trouver les voituriers subséquents. Au point de vue de l'exercice de l'action en responsabilité, la situation du commissionnaire et du premier voiturier est la même. L'expéditeur, ayant directement traité avec le premier voiturier ou commissionnaire, peut exercer contre lui l'action en responsabilité.

Mais, à la différence de ce que nous avons vu quand il existe plusieurs voituriers ayant traité chacun directement avec l'expéditeur, ici le premier voiturier est responsable, sans qu'il soit besoin de démontrer autre chose que la formation du contrat, non plus seulement de ses fautes personnelles, mais encore de celles commises par les voituriers subséquents. L'expéditeur n'a donc pas à rechercher, avant d'intenter son action, à quel voiturier incombe l'avarie ; il peut, en tout état de cause, s'adresser au premier voiturier : on dit, en ce sens, que le premier voiturier ou le commissionnaire est de plein droit du croire ¹. Cette pleine responsabilité existe aussi bien quand il s'agit de bagages ² que

1. Cassat., 24 avril 1872 (D., 73, 1, 68). — 9 juillet 1872 (D., 72, 1, 224), — 28 octobre 1883 (D., 86, 1, 73). — Douai, 11 mai 1858 (S., 58, 2, 103). — 11 avril 1859 (S., 60, 2, 44). — Colmar, 30 juin 1865 (S., 66, 2, 25). — 25 juin 1873 (D., 73, 1, 432).

2. Paris, 23 août 1859 (S., 60, 2, 43). — Trib. civ. Seine, 22 janvier 1885. — *Gaz. Pal.*, 85, 1, suppl. 47.

quand il s'agit de marchandises. Il n'y aurait exception à cette règle qu'au cas de convention contraire entre l'expéditeur et le commissionnaire. C'est ainsi, selon nous, qu'il faut expliquer et comprendre certains arrêts qui décident que le premier voiturier cesse d'être du croire quand l'expéditeur a formellement désigné le voiturier intermédiaire¹.

Le premier voiturier répond des fautes de ceux qui le suivent, non pas par cette considération que, le choix des voituriers subséquents lui incombant, il a pu faire un mauvais choix, et que, s'adressant à des transporteurs plus diligents, l'avarie ne se serait pas produite, mais, en vertu d'une disposition formelle de la loi. (Art. 99 C. com.) Cette particularité répond, d'ailleurs, à une nécessité pratique incontestable : c'était le seul moyen d'accorder à l'expéditeur un recours efficace, et il était naturel qu'il pût s'adresser à celui avec qui il a traité.

§ 2

VOITURIERS INTERMÉDIAIRES

L'expéditeur peut, s'il le juge à propos, négliger le premier voiturier ou commissionnaire

1. Lyon, 24 mars 1871 (D., 76, 1, 211). — Cassat., 28 octobre 1885 (D., 86, 6, 73).

ducroire et s'adresser directement à l'un des voituriers intermédiaires¹. Mais ceux-ci ne sont plus ducroire comme le premier voiturier ; ils ne répondent que de leurs fautes personnelles². En effet, c'est par exception que le commissionnaire de transport est de plein droit ducroire, et cette exception ne peut être étendue au delà des termes mêmes de l'article 99 Code de commerce qui la crée.

A un second point de vue, les voituriers intermédiaires sont encore favorisés. Contre le ducroire, l'expéditeur n'a aucune preuve à faire ; il n'en va pas de même contre le voiturier intermédiaire : il faut, au surplus, distinguer suivant qu'il s'agit d'une avarie extérieure ou d'une avarie intérieure.

A. — *Avaries extérieures*. — L'expéditeur doit prouver que la marchandise a été effectivement remise au voiturier qu'il actionne³. Cette preuve sera d'ailleurs facile à apporter. Quand un voiturier reçoit un colis, il donne au trans-

1 LYON-CAEN et RENAULT, § 632. — Cassat., 25 juin 1873 (D., 74, 1, 310). — Cassat., 9 mai 1879 (S., 80, 1, 131). — 6 avril 1875 (S., 75, 1, 230). — 14 août 1876 (S., 76, 1, 478). — Paris, 12 juillet 1845 (D., 46, 4, 72). — Limoges, 12 avril 1872 (D., 73, 2, 19). — Nîmes, 18 novembre 1865 (D., 66, 2, 220). — RUBEN DE COUDER, *Dict. de droit commercial*, n° 395.

2. Cassat., 9 avril 1874 (D., 75 1, 32).

3. THALLER, *Dr. com.* § 1035. — Cassat., 31 mai 1886 (D., 87, 1, 123 et note. — Cassat., 8 décembre 1873 (D., 74, 1, 61). — 19 août 1868 (D., 68, 1, 437). — Montpellier, 30 novembre 1869 (D., 70, 2, 158).

porteur précédent un récépissé qui vaut décharge; l'expéditeur pourra ainsi, en invoquant ce récépissé, apporter la preuve que la marchandise a été remise au voiturier; c'est la seule preuve qu'ait à faire l'expéditeur. Le voiturier intermédiaire devra, pour se dégager, montrer que l'avarie ne lui est pas imputable: cette preuve aussi sera aisée; car, quand un voiturier reçoit un objet, indépendamment du récépissé qu'il en donne, il fait signer un bulletin constatant l'état de la marchandise¹. Si donc la marchandise lui a été transmise avariée, il produira les réserves qu'il a prises à la réception; si l'avarie vient du fait du voiturier suivant, il invoquera encore son reçu, sans réserves de la part du réceptionnaire. Mais, à défaut de cette justification, il sera responsable². Il faudrait, d'ailleurs, assimiler à l'avarie extérieure l'avarie interne qui se manifesterait par une dégradation apparente; car alors le voiturier intermédiaire aurait dû la remarquer³.

De même encore, l'expéditeur n'aura à faire que la preuve de la remise, s'il s'agit d'un déficit; car à chaque transmission correspond un pesage, et le voiturier attaqué aura consigné,

1. Cassat., 9 juillet 1872 (D., 72, 1, 246). — 43 avril 1874 (D., 76, 1, 255).

2. Rouen, 26 mai 1873 (D. 76 2, 52). — Cassat., 20 juin 1853 (D., 53, 1, 225). — 25 juin 1873 (D., 74, 1, 311).

3. Pau, 2 avril 1873 (D., 74, 5, 95).

lors de la remise qui lui a été faite, le manquant qu'il constatait ¹. L'expéditeur ayant prouvé la remise, le voiturier qui l'a acceptée sans réserves sera condamné, s'il ne justifie pas que son successeur a lui-même reçu la marchandise sans réserves.

B. — *Avaries internes.* — Il suffisait tout à l'heure à l'expéditeur de prouver la réception du colis par le voiturier intermédiaire actionné ; quand il s'agit d'avarie interne, l'expéditeur doit encore apporter une autre preuve. C'est qu'en effet, l'avarie extérieure frappe la vue, et on peut considérer comme certain qu'un voiturier n'acceptera pas de celui qui l'a précédé un colis avarié sans formuler de réserves : s'il agissait autrement, il commettrait, en tout cas, une négligence. Au contraire, le voiturier intermédiaire ne peut s'apercevoir de l'avarie interne : il n'a pas qualité pour ouvrir les colis et s'assurer de leur état. Cette constatation serait, d'ailleurs, inconciliable avec les nécessités du commerce, qui exige une grande célérité dans les transports ; dès lors, l'expéditeur doit prouver que le colis a été remis en bon état au voiturier intermédiaire ². Cette preuve, il faut le reconnaître, sera assez difficile, et c'est là précisé-

1. Cassat., 14 août 1876 (76, 1, 479).

2. Cassat., 19 août 1868 (D., 68, 1, 437). — 6 août 1888 (D., 89, 1, 89). — Montpellier, 30 mars 1869 (D., 70, 2, 158).

ment le principal obstacle à l'action de l'expéditeur contre le voiturier intermédiaire.

C. — *Perte ou retard.* — Nous venons de nous occuper du cas d'avaries apparentes ou cachées : quand il y aura perte ou retard, la preuve sera faite beaucoup plus facilement par les mêmes moyens ; car le voiturier intermédiaire à qui son prédécesseur remettra une marchandise en retard aura soin de noter, sur le bulletin de réception, que les délais ont été dépassés. Au lieu de porter sur l'état du colis, les réserves porteront sur les délais. En cas de perte, le voiturier sera libéré par cela qu'il justifiera avoir remis le colis à son successeur, et condamné, s'il ne justifie pas de cette remise. Si la perte venait du voiturier précédent, il ne pourrait être condamné ; car nous avons vu que l'expéditeur doit prouver que la marchandise lui a été remise⁴, et cette preuve ne pourra être faite, puisque, n'ayant rien reçu, le voiturier n'aura délivré aucun récépissé de cette marchandise.

L'expéditeur ayant prouvé la remise et le bon état suivant les cas, le voiturier sera condamné sans que l'expéditeur relève aucune faute à sa charge : c'est au voiturier à prouver que le fait ne lui est pas imputable.

4. Cassat., 8 décembre 1873 (D. . 74, 1, 61). — Lyon, 22 août 1873 (D., 74, 5, 95).

L'expéditeur peut donc, à son choix, actionner tel voiturier intermédiaire qu'il lui plaira : sur quelle base repose cette action ?

Il y a deux cas à examiner :

A. — Le commissionnaire ducroire a contracté avec les voituriers au nom de l'expéditeur.

Il a, par conséquent, agi comme mandataire ; tout ce que fait le commissionnaire est fait au compte du commettant : c'est en la personne du commettant que se produisent tous les effets ; c'est lui qui est censé avoir contracté avec les voituriers intermédiaires. L'expéditeur pourra alors agir contre les voituriers intermédiaires en vertu d'un droit qui lui est propre. Seulement, il faut encore distinguer deux hypothèses :

Ou bien, ce qui est le cas ordinaire, le commissionnaire ou premier voiturier a traité seulement avec le voiturier qui le suit immédiatement, celui-ci restant chargé de traiter, pour la suite du transport, avec un voiturier subséquent, qui lui-même devra se procurer un successeur, et ainsi de suite, jusqu'à l'achèvement du transport. Dès lors, l'expéditeur agira en vertu de l'article 1994, alinéa 2, qui dit : — « Dans tous les cas, le mandant peut agir directement contre la personne que le mandataire s'est substituée. » — Il y a bien ici, en effet, substitution : chaque voiturier intermédiaire joue un double

rôle, transporteur pour la fraction du trajet qu'il accomplit par lui-même, commissionnaire pour le transport dont il charge son successeur, au lieu et place du premier voiturier ducroire. Les voituriers intermédiaires se sont donc successivement substitués les uns aux autres, et le substitué est tenu envers le mandant comme s'il était son mandataire direct.

Ou bien le commissionnaire a traité lui-même avec chacun des voituriers intermédiaires, séparément : il ne peut être ici question de substitution, puisque le rôle de chaque voiturier intermédiaire se borne à effectuer une partie du transport. Les actes du commissionnaire, avons-nous dit, produisent leurs effets directement en la personne du commettant expéditeur ; ce dernier agira donc comme créancier personnel du voiturier intermédiaire. On peut d'ailleurs remarquer que l'article 575 Code de commerce contient une application de cette règle, puisqu'il permet au commettant du failli d'agir contre le tiers acheteur ; l'espèce est la même, puisque l'article 575 spécifie que le commissionnaire failli agit pour le compte du commettant, c'est-à-dire contracte au nom du commettant.

B. — Au contraire, le commissionnaire ducroire a traité à forfait avec l'expéditeur, et a contracté en son nom propre avec les voituriers intermédiaires : c'est la commission proprement

dite. Dès lors, tous les effets des actes passés par le commissionnaire se produisent en sa propre personne : c'est lui qui est créancier ; c'est à lui qu'appartient l'exercice de l'action en responsabilité contre les voituriers intermédiaires. Mais l'expéditeur, qui est commettant, pourra cependant agir comme le pourrait faire le commissionnaire lui-même ; seulement, ce n'est plus en vertu d'une action absolument personnelle et directe, comme dans le cas précédent. L'expéditeur emprunte la personnalité du commissionnaire, et c'est le droit du commissionnaire qu'il fait valoir ; l'expéditeur agit comme créancier du commissionnaire, et, à ce titre, l'exercice de l'action en responsabilité contre le voiturier intermédiaire trouve sa base dans l'article 1166 C. civ., qui permet aux créanciers d'exercer les droits de leurs débiteurs.

§ 4

DERNIER VOITURIER

Faut-il faire une place à part au dernier voiturier ? Il ne diffère des voituriers intermédiaires, dont nous venons de nous occuper, qu'en cela seul qu'il ne pourra jamais être à la fois commissionnaire et voiturier, mais seulement voitu-

rier, puisque aucun autre transporteur ne le suivra avec lequel il serait chargé de contracter¹.

Cette distinction, au reste, n'a d'intérêt qu'au point de vue de la base de l'action en responsabilité exercée par l'expéditeur. N'étant pas commissionnaire, le dernier voiturier ne peut être considéré comme substitué au premier commissionnaire et l'action donnée contre lui ne repose plus sur l'article 1994 Code civil, mais sur l'article 1166 Code civil, par lequel l'expéditeur agit du chef du premier commissionnaire ; au cas où le commissionnaire ducroire aurait agi au nom et pour le compte de l'expéditeur, celui-ci, considéré comme seul créancier, aurait une action directe contre le dernier voiturier².

Cette distinction entre les voituriers intermédiaires et le dernier voiturier n'a donc qu'un intérêt purement théorique. Comme les voituriers intermédiaires, il ne répond que de ses fautes personnelles³ ; il ne répondrait, par exception, des fautes des voituriers antérieurs qu'en cas de convention spéciale⁴.

1. LYON-CAEN et RENAULT, *Dr. com.*, t. III, § 632.

2. Cassat., 15 août 1873 (D., 73, 1, 231). — 6 janvier 1871 (D., 75, 5, 81). — 7 avril 1879 (D., 80, 1, 13). — 2 juillet 1879 (D., 79, 1, 372). — Toulouse, 15 décembre 1893 (D., 94, 2, 413).

3. 31 mai 1886 (D., 87, 1, 123). — 6 août 1888 (D., 89, 1, 89). — 21 avril 1891 (D., 92, 1, 278).

4. Cassat., 21 avril 1891 (D., 92, 1, 278).

Nous avons signalé précédemment, en étudiant les droits du destinataire, que le dernier voiturier se trouvait en contact avec le destinataire, et recevait de lui le prix intégral du transport accompli par les autres voituriers : peut-on en tirer argument pour dire qu'il est par cela même tenu vis-à-vis du destinataire, non seulement de ses fautes personnelles, mais encore de celles des voituriers qui l'ont précédé ; que, réclamant le prix du transport intégral, bien qu'il n'en ait effectué qu'une partie, il accepte la responsabilité des fautes commises pendant tout ce transport¹, à moins qu'il ne manifeste sa volonté de ne pas se substituer aux voituriers précédents en prenant des réserves pour les avaries qui pourraient exister quand il reçoit la marchandise²?

Même avec cette restriction, nous ne saurions admettre que le dernier voiturier réponde de plein droit des fautes de ses prédécesseurs. Il importe peu que, par suite des circonstances, le prix intégral soit versé aux mains du dernier voiturier : c'est par exception que le premier voiturier est de plein droit ducroire ; cette exception ne peut être étendue. Indépendamment

1. Cassat., 6 mai 1872 (S., 72, 1, 279). — Cassat., 6 juin 1874 (S., 74, 1, 54). — 29 avril 1874 (D., 75, 1, 32). — 14 avril 1875 (D., 76, 1, 479). — Nîmes, 18 novembre 1865 (D., 66, 2, 220 et note).

2. Cassat., 20 décembre 1879 (S., 79, 1, 79). — 20 janvier 1886 (D., 86, 1, 152, j.).

de cette considération, qui nous paraît devoir être décisive, est-il bien vrai de dire que le fait de réclamer le prix intégral peut s'interpréter comme un acquiescement à prendre la place des autres voituriers? Nous ne le croyons pas. En réalité, c'est avec le premier voiturier que le contrat a été formé et le prix stipulé; c'est rigoureusement le premier voiturier contractant qui serait seul fondé à réclamer paiement. Seulement, de même qu'il charge le dernier voiturier de faire la livraison, de même il le charge de recevoir le prix, quand, toutefois, l'expédition est en port dû. Ce n'est donc pas pour lui et en son nom que le dernier voiturier reçoit le prix de transport, mais au nom et pour le compte du premier voiturier, dont il est sur ce point le mandataire; dès lors, il ne nous semble pas exact de dire que le dernier voiturier, en recevant paiement, se soit personnellement obligé au lieu et place de tous les autres voituriers.

SECTION IV

Recours des voituriers entre eux

§ 1^{er}

CAS OU L'ACTION RÉCURSOIRE EST POSSIBLE

Le premier voiturier ou commissionnaire du-croire, responsable vis-à-vis de l'expéditeur, non

seulement de ses fautes personnelles, mais des fautes des voituriers qui le suivent, pourra être condamné pour des faits qui ne lui seront pas imputables. Dès lors, il ne serait pas équitable qu'il supportât définitivement la condamnation encourue ; il pourra se retourner contre le voiturier intermédiaire coupable et se faire rembourser ¹ : c'est l'action récursoire.

Tout voiturier intermédiaire rendu responsable, vis-à-vis de l'expéditeur, d'un fait qui ne lui est pas imputable pourra de même exercer cette action contre son garant. Peut-on objecter que ce recours, possible quand c'est le premier voiturier qui aura été poursuivi, devient impossible quand la poursuite a été dirigée contre le voiturier intermédiaire, parce que celui-ci, ne répondant que de ses fautes personnelles, ne sera pas condamné pour les fautes des autres voituriers ? Non ; car, s'il est vrai qu'en principe le voiturier intermédiaire ne répond que de ses fautes personnelles, il pourra cependant arriver, par le jeu des preuves, qu'une faute qui en réalité ne lui est pas imputable soit cependant déclarée à sa charge vis-à-vis de l'expéditeur. Ceci se réalisera notamment quand le voiturier intermédiaire aura négligé de formuler des réserves au reçu d'une marchandise avariée ; car

1. Cassat., 9 juillet 1872 (D., 72, 1, 224).

alors, à l'égard de l'expéditeur qui prouve qu'il a reçu le colis, il ne peut justifier que la faute incombe à un autre. Condamné de ce chef, il pourra ensuite exercer son recours contre le voiturier à qui la faute est imputable.

Nous passerons rapidement sur ces recours entre voituriers, puisque nous nous occupons spécialement de la responsabilité du transporteur envers l'expéditeur, et indiquerons seulement les traits généraux.

Le premier voiturier est seul ducroire ; par conséquent, il ne pourra poursuivre les voituriers subséquents que pour leurs fautes personnelles. Comme l'expéditeur, il pourra choisir le voiturier qu'il veut poursuivre, et sera aussi assujéti aux mêmes preuves, suivant la distinction faite entre les avaries externes et les avaries internes¹. Le voiturier attaqué se défendra par les mêmes moyens, c'est-à-dire par la production des récépissés et bulletins contenant des réserves ; à défaut de ces moyens, il sera admis aux preuves du droit commercial. La preuve pourra être faite à l'aide de présomptions graves, précises et concordantes² ; car, en effet, les deux parties sont commerçantes.

1. LYON-CAEN et RENAULT, t. v, § 641.—Cassat., 25 juin 1873 (S. 74, 1, 54).—Cassat., 8 décembre 1873 (S., 74, 1, 277).— 12 août 1856, (D., 56, 1, 338).

2. Cassat., 9 juin 1858 (D., 58, 1, 424).

§ 2

MODES D'EXERCICE DE L'ACTION RÉCURSOIRE

Le voiturier qui veut exercer son recours pourra, ou bien appeler en garantie le voiturier intermédiaire à l'action principale qui lui est intentée par l'expéditeur, ou bien, ayant été condamné envers l'expéditeur, il pourra à son tour actionner, par une instance distincte et principale, le voiturier intermédiaire. L'action qu'il aurait intentée contre un voiturier intermédiaire ne paralyse pas l'exercice de son recours contre les autres voituriers.

§ 3

DÉLAI DE L'ACTION RÉCURSOIRE

Le voiturier devra exercer son recours en garantie dans le délai d'un mois, à partir du jour où il aura lui-même été mis en cause ¹. (Art. 108 C. com.) Ce n'est pas là un délai fatal dans lequel tous les recours devront être exercés ; c'est un délai personnel à chaque voiturier mis en cause. Le premier voiturier, poursuivi par

1. THALLER, *Dr. commerc.*, § 4036.

l'expéditeur le dernier jour du délai accordé à ce dernier, pourra encore pendant un mois exercer son recours ; le garant appelé aura lui-même un nouveau délai d'un mois pour se retourner contre le voiturier subséquent, et ainsi de suite. Ce délai d'un mois est donc indépendant du délai dans lequel l'expéditeur doit exercer son action. Avant la loi du 11 avril 1888, modifiant l'article 108 Code de commerce, la jurisprudence décidait que les actions récursoires ne pouvaient être exercées après l'expiration du délai principal imparti à l'expéditeur ¹.

§ 4

RÈGLEMENT

En pratique, ces recours sont rarement exercés par les moyens que nous venons d'indiquer ; car, en raison de cas nombreux où ils pouvaient se produire, il est intervenu entre les compagnies de chemins de fer un règlement ² qui fixe, en cas d'indemnité due à l'expéditeur, la part contributoire de chaque voiturier ayant participé au transport. Cette part est proportionnelle à la distance parcourue par chaque voiturier,

1. 41 novembre 1872 (D., 72, 1, 433).

2. Règlement du 1^{er} août 1869.

SECTION IV

Compétence

§ 1^{er}

COMPÉTENCE RATIONE MATERIE

Le voiturier peut être commerçant ou non commerçant: il sera non commerçant quand le transport qu'il accomplit n'est qu'un acte isolé; il sera au contraire commerçant quand, par une série d'actes de transport, il exerce la profession de voiturier.

De même, le contrat de transport aura tantôt le caractère civil, tantôt le caractère commercial, à l'égard de l'expéditeur: il sera commercial quand il se rattachera à un acte de commerce de l'expéditeur; dans les autres cas, il sera civil.

Suivant ces hypothèses et la qualité du défendeur, la compétence variera.

a.) Le contrat est purement commercial.

Si le voiturier est commerçant, ce qui est la règle ordinaire, et que le transport soit aussi pour l'expéditeur un acte de commerce, le tribunal de commerce sera seul compétent¹.

1. 9 juillet 1873 (D., 75, 1, 465). — 20 janvier 1875 (D., 75, 1, 367).
— 1^{er} avril 1874 (D., 75, 1, 466).

b.) Le contrat est purement civil.

Si, au contraire, le voiturier n'est pas commerçant, et que le contrat soit civil à l'égard de l'expéditeur, le tribunal civil sera seul compétent.

c.) Le contrat est à la fois civil et commercial.

Restent deux hypothèses dans lesquelles le contrat, commercial pour l'un, est civil pour l'autre.

Le voiturier est commerçant, mais le contrat est civil à l'égard de l'expéditeur : le voiturier demandeur ne peut actionner l'expéditeur que devant le tribunal civil¹ ; au contraire, l'expéditeur demandeur aura le choix, et pourra s'adresser soit au tribunal civil, soit au tribunal de commerce².

Si, au contraire, l'expéditeur a fait acte de commerce, et que le voiturier ne soit pas commerçant, les règles précédentes sont renversées. Le voiturier demandeur pourra opter entre le tribunal civil et le tribunal de commerce ; l'expéditeur ne pourra actionner le voiturier que devant le tribunal civil.

A cette règle générale il faut noter une excep-

1. Même au cas où le voiturier agirait solidairement contre un commerçant et un non commerçant qui ne soulèverait pas l'incompétence. — Chambéry, 11 mars 1874 (D., 77, 2, 62).

2. 26 juin 1867 (D., 67, 1, 424). — 21 juillet 1873 (D., 74, 1, 264). — 30 juillet 1884 (D., 85, 1, 193).

tion apportée par une loi du 25 mai 1858, art. 2, §§ 2 et 3, et qui porte devant le juge de paix les contestations relatives aux bagages qui accompagnent le voyageur¹.

D'après cette loi, le voiturier commerçant devra actionner l'expéditeur qui n'a pas fait acte de commerce, non plus devant le tribunal civil, mais devant le juge de paix. Mais, au contraire, l'expéditeur, dans la même hypothèse, pourra encore choisir entre le tribunal de commerce² et le tribunal civil; mais, s'il opte pour la juridiction civile, il devra s'adresser au juge de paix³. Deux conditions sont d'ailleurs requises pour cette attribution de compétence : il faut qu'il s'agisse d'une contestation relative aux bagages, et que la valeur du litige ne dépasse pas 1,500 francs. Nous en noterons une troisième : il faut que le débat soit susceptible d'être porté devant la juridiction civile. Par conséquent, la compétence du juge de paix serait écartée si le contrat était purement commercial⁴.

1. THALLER, *Dr. commerc.*, § 957.

2. Pau, 13 décembre 1861 (D., 65, 2, 229).

3. LYON-CAEN et RENAULT, *Dr. com.*, t. 1^{er}, § 372.—Angers, 3 mai 1855 (D., 55, 2, 205). — Poitiers, 12 février 1861 (D., 61, 2, 59). — 4 novembre 1863 (D., 63, 1, 473).

4. Metz, 28 mars 1867 (D., 68, 2, 30). — 4 novembre 1863 (D., 63, 1, 473, précité). — *Contra*, Limoge, 1^{er} mai 1862 (D., 62, 2, 137). — Trib. com. Nantes, 17 juin 1863 (D., 64, 3, 24). — Paris, 20 juin 1863 (D., 63, 2, 177). — 9 décembre 1861 (D., 65, 2, 28).

§ 2

COMPÉTENCE RATIONE PERSONÆ

Devant quel tribunal de commerce ou quel tribunal civil l'action devra-t-elle être portée ?

Si la compétence incombe au tribunal civil, c'est le tribunal du domicile du défendeur qui devra être saisi ; si la compétence incombe au tribunal de commerce, nous retrouvons la triple compétence des tribunaux de commerce. (Art. 420 C. pr. c.)

a) Tribunal de l'arrondissement où le paiement doit être effectué.

b) Tribunal dans l'arrondissement duquel la promesse a été faite et la marchandise livrée.

c) Tribunal du domicile du défendeur.

En matière de transport, une difficulté se présente sur la détermination de chacun de ces lieux.

a) Tribunal de l'arrondissement où le paiement doit être effectué.

Ce sera le lieu où sera remis au voiturier le prix contre lequel il se charge du transport ¹, et on aperçoit que, pour un même transport, la compétence variera, suivant que l'expédition

1. LYON-CAEN et RENAULT, *Dr. com.*, t. 1^{er}, §§ 337 et 393.

aura été faite en port dû ou en port payé : en port payé, c'est le tribunal du lieu de départ qui est compétent, puisque c'est au départ que paie l'expéditeur ; en port dû, c'est le tribunal du lieu d'arrivée, puisque c'est à l'arrivée que le destinataire versera le prix ¹.

Cependant, on discute sur le sens du mot paiement : ce n'est pas, dit-on, une remise d'argent qu'il faut entendre par ce mot, mais, dans un sens plus large, l'accomplissement de toute obligation ; par conséquent, le voiturier qui transporte fait son paiement tout comme l'expéditeur qui verse la somme convenue. Dès lors, il n'est pas vrai de dire que la compétence appartiendra tantôt au tribunal du lieu de départ, tantôt au tribunal du lieu d'arrivée : c'est toujours au lieu de destination qu'est fixée la compétence, puisque c'est seulement à l'arrivée que le voiturier aura, par la livraison, effectué le paiement de son obligation ².

Mais nous rejetons cette opinion ; en effet, si le mot paiement signifie exécution de l'obligation, l'emploi de ce mot indique clairement qu'il s'agit ici uniquement de l'obligation de l'expéditeur ; car l'alinéa précédent du même

1. Bordeaux, 4 mai 1848 (D., 43, 2, 166). — Pau, 13 décembre 1864 (D., 65, 2, 229).

2. Paris, 31 juillet 1850 (D., 51, 2, 111). — Angers, 29 juillet 1853 (D., 51, 2, 198). — Poitiers, 25 février 1861 (D., 61, 2, 59).

article 420 Code de procédure civile désigne l'exécution de l'obligation du voiturier par le mot de « livraison ».

D'ailleurs, ce sens restreint donné au mot paiement est aussi plus logique ; l'article 420 Code de procédure s'attache, pour fixer la compétence, au lieu où l'une des obligations synallagmatiques a été exécutée, celle du voiturier achevée par la livraison, celle de l'expéditeur effectuée par le paiement. Attribuer au mot paiement un sens autre que remise d'argent par l'expéditeur et déclarer qu'il ne signifie autre chose qu'exécution du contrat par le voiturier, c'est faire disparaître toute distinction entre les deux alinéas de l'article 420 Code de procédure, qui contiendrait alors une répétition inutile, le paiement n'étant autre chose que la livraison.

b) Tribunal de l'arrondissement dans lequel la promesse a été faite et la marchandise livrée.

Il faut déterminer le lieu de la promesse et celui où la marchandise a été livrée. Le lieu de la promesse sera toujours le lieu du départ, en ce qui concerne les compagnies de chemins de fer, puisque c'est là que se forme, par la remise, le contrat de transport.

Le lieu de la marchandise livrée sera le lieu d'arrivée, puisque c'est là où le voiturier, par la livraison, se décharge de la marchandise qui

lui a été confiée. Or, il convient de remarquer qu'il faut, pour fixer la compétence, que le lieu de la promesse et celui où la marchandise a été livrée coïncident ou dépendent tout au moins du même arrondissement. Dans le contrat de transport, ces deux endroits, fixés au lieu de départ et au lieu d'arrivée, ne coïncideront jamais, et seront bien rarement situés dans le même arrondissement, de sorte que nous voyons disparaître, en fait, cette dernière attribution de la compétence.

Cependant, on a dit que les lieux où la promesse a été faite et la marchandise livrée, différents quand la contestation s'élève entre le voiturier et le destinataire¹, coïncident, au contraire, quand le litige naît entre le voiturier et l'expéditeur². En ce cas, dit-on, c'est au lieu de départ qu'il faut considérer que la marchandise est livrée ; d'une part, en effet, c'est au départ que l'expéditeur remet au voiturier sa marchandise, et c'est par cette remise que le voiturier est mis à même d'effectuer le transport ; d'autre part, le mot marchandise doit être entendu dans un sens large : il comprend toute chose qui devient l'objet d'une spéculation entre

1. Cassat., 18 juin 1867 (D., 67, 1, 330).

2. Cassat., 29 avril 1856 (D., 56, 1, 290). — Bourges, 29 avril 1854 (D., 55, 2, 75). — Rouen, 21 juin 1855 (D., 55, 2, 336). — Lyon, 14 mai 1867 (D., 67, 2, 134).

négociants. C'est ainsi que, dans le contrat de transport, « la marchandise consiste dans l'exercice de l'industrie de l'entrepreneur de transport et dans la location des choses qui doivent servir à l'opérer » ; par conséquent, on peut dire qu'il y a livraison dans le fait par le voiturier de mettre son matériel à la disposition de l'expéditeur ¹.

Mais nous ne partageons pas cette opinion ².

La difficulté vient de la différence qui existe entre le contrat de transport et les autres contrats où une marchandise est livrée. Cependant, aucun doute ne semble permis, si l'on considère l'hypothèse même visée par l'article 420 Code de procédure ; le législateur a en vue, évidemment, le plus fréquent des contrats, le contrat de vente : dans ce contrat, la marchandise livrée, c'est, par opposition à la première condition, la promesse, l'exécution de l'une des obligations nées du contrat. Avec la livraison, l'une des parties, le vendeur peut dire : — « J'ai satisfait à mon obligation. » — Appliquons cette idée au contrat de transport : ce n'est évidemment pas au départ que, par la remise de la marchandise faite par l'expéditeur, l'une des parties peut dire : — « J'ai exécuté mon obliga-

1. Toulouse, 26 juillet 1860 (D., 61, 2, 163).

2. LYON-CAEN et RENAULT, t. 1^{er}, § 393.

tion » ; — en effet, l'expéditeur n'a pas payé, et le voiturier n'a pas transporté ; le transport n'est encore que possible. Au contraire, en plaçant la livraison au lieu d'arrivée, l'une des parties, le voiturier, par la livraison au destinataire, a accompli sa prestation à l'égard de l'expéditeur et du destinataire, tout comme le vendeur a accompli la sienne à l'égard de l'acheteur, en livrant la chose vendue.

c) Tribunal du domicile du défendeur.

Les compagnies, dont le réseau s'étend nécessairement fort loin, ont leur siège social en un point central éloigné des extrémités de leurs lignes ; quelques compagnies ont même leur siège social en un point où n'aboutit pas leur réseau. L'expéditeur qui veut actionner la compagnie devra-t-il l'assigner à ce siège social, où est également fixé son domicile ?

Il faut reconnaître qu'imposer ce déplacement à l'expéditeur aurait eu le plus souvent pour conséquence de paralyser son action ; aussi est-il décidé que, sans être obligé d'aller au siège social, bien qu'il puisse toujours le faire¹, l'expéditeur pourra actionner la compagnie devant le tribunal du lieu où cette compagnie aura une gare², et l'assignation pourra

1. Chambéry, 1^{er} décembre 1866 (D., 66, 2, 246).

2. LYON-CAEN et RENAULT, t. 1^{er}, § 401. — Cassat., 16 janvier 1861 (D., 61, 1, 126). — 7 mars 1862 (D., 62, 1, 230). — Aix, 21 août 1872

être donnée au directeur de cette gare ou succursale¹. Il a même été décidé, pour donner plus grande facilité à l'expéditeur, que l'assignation pouvait être également remise à un agent quelconque, même en dehors de cette gare, pourvu qu'il fût hiérarchiquement plus élevé en grade que le chef de cette gare.

On justifie cette attribution de compétence en considérant une gare comme une succursale du principal établissement de cette compagnie : mais il faut que cette gare ait une certaine importance : une simple halte, un dépôt de matériel ne sauraient être considérés comme entraînant élection de domicile de la compagnie²; il faut que cette gare soit un centre d'opérations³.

Mais encore est-il que l'expéditeur ne pourra pas, à son choix, actionner devant tel tribunal qu'il lui plaira, à la seule condition

(D., 72, 2, 182). — Lyon, 19 juin 1885 (D., 85, 2, 185). — Cassat., 4 mars 1857 (D., 57, 1, 125). — 30 juin 1858 (D., 58, 1, 424). — 17 avril 1866 (D., 66, 1, 280). — 2 juillet 1872 (D., 74, 5, 122).

1. Cassat., 30 juin 1858 (D., 58, 1, 424). — 17 avril 1866 (D., 66, 1, 279). — 20 novembre 1867 (D., 67, 1, 453). — 2 juillet 1872 (D., 74, 5, 122). — 3 février 1885 (D., 86, 1, 304). — Orléans, 19 juin 1867 (D., 68, 2, 134). — 20 novembre 1868 (D., 69, 2, 21). — Rennes, 22 janvier 1893 (D., 94, 2, 327). — Angers, 13 janvier 1894 (D., 94, 2, 200).

2. 15 novembre 1875 (D., 76, 1, 321). — Cassat., 30 juin 1858 (D., 58, 1, 424). — 7 mai 1862 (D., 62, 1, 230). — Chambéry, 1^{er} décembre 1866 (D., 66, 2, 216). — Trib. civ. Troyes, 14 avril 1883 (*Gaz. Pal.*, 83, 2, 53). — Pau, 2 juillet 1894 (S., 94, 2, 265).

3. Paris, 12 mars 1858 (D., 58, 2, 131). — Orléans, 19 juin 1867 (D., 68, 2, 134). — Bordeaux, 28 août 1867 (D., 67, 5, 407). — 2 juillet 1872 (D., 74, 5, 122). — Aix, 21 août 1872 (D., 72, 2, 182).

qu'une gare se trouve dans l'arrondissement : il faut que cette gare soit, par ses agents ou son matériel, intervenue dans l'événement qui donne lieu au litige; que, par exemple, cette gare soit le lieu de départ, ou le lieu d'arrivée ¹, ou le lieu de l'accident ².

1. Cassat., 3 février 1885 (S., 85, 1, 269). — Chambéry, 16 février 1891 (S., 92, 2, 130). — Cassat., 14 février 1892 (D., 93, 2, 382). — 6 mai 1891 (S., 92, 1, 276).

2. Cassat., 15 décembre 1869 (D., 71, 1, 48). — Orléans, 19 mars 1886 (D., 87, 2, 407). — Rouen, 27 avril 1887 (D., 88, 2, 241). — Rennes, 22 juin 1893 (S., 94, 2, 266). — Cassat., 20 novembre 1867 (S., 68, 4, 85). — 7 août 1886 (S., 87, 2, 244). — Bordeaux, 1^{er} juillet 1891 (S., 92, 2, 130). — Rouen, 14 février 1894 (S., 95, 2, 216).

CHAPITRE VI

EXTINCTION DE L'ACTION EN RESPONSABILITÉ

La responsabilité qui incombe au voiturier est fort lourde; aussi le législateur a-t-il voulu que le transporteur ne restât pas longtemps sous la menace d'une poursuite. Les articles 105 et 108 Code de commerce édictent sur ce point des règles spéciales en matière de transport, en créant une fin de non-recevoir rigoureuse et une courte prescription.

SECTION PREMIÈRE

Fin de non-recevoir

D'après l'article 105 Code de commerce, modifié par la loi du 11 avril 1888, la réception des objets transportés et le paiement du prix de transport éteignent toute action contre le voiturier pour avarie ou perte partielle, si, dans les trois jours, non compris les jours fériés, qui suivent celui de cette réception et de ce paiement, le destinataire n'a pas notifié au voiturier, par

acte extrajudiciaire ou lettre recommandée, sa protestation motivée. C'est la fin de non-recevoir : voyons à quelles conditions le voiturier pourra l'invoquer.

§ 1^{er}

CONDITIONS D'APPLICATION DE L'ARTICLE 105

A. — *Réception des objets transportés*

Il faut que le destinataire ait reçu l'objet transporté ; c'est la condition la plus essentielle, car ce n'est que par la réception que le destinataire est mis à même de vérifier l'état du colis. Mais il faut donner au mot réception un sens large : il n'est pas nécessaire que le destinataire ait effectivement reçu l'objet ; il suffit que l'objet soit mis à sa disposition ou, plus exactement, lui ait été présenté. C'est ainsi qu'il n'y aurait pas réception ou mise à disposition, dans le sens de l'article 105, dans le fait d'avoir envoyé au destinataire une lettre l'avertissant de l'arrivée de l'objet, et disant que l'objet est dès maintenant à sa disposition ; de même qu'il n'y aurait pas réception par cela seul que le destinataire aurait émargé sur le registre, si la marchandise n'avait pas été réellement mise à sa

disposition¹. De même encore, si, en vertu du même contrat de transport, plusieurs objets sont expédiés au même destinataire, il y aura réception, non pas pour chacun des objets dès l'instant de sa remise, mais seulement quand tous les objets faisant partie de ce transport auront été livrés².

Mais, s'il faut que l'objet ait été présenté au destinataire, on ne prendra pas en considération l'endroit où est reçu l'objet, que ce soit au domicile du destinataire, au domicile du voiturier³ ou même dans les entrepôts de la douane⁴. Peu importe également qu'après avoir eu l'objet à sa disposition, le destinataire n'ait pas voulu s'en livrer effectivement ou le vérifier; il suffit qu'il ait été mis à même de constater son état. C'est ainsi qu'il y a réception, si, alors que la vérification était possible à la gare, le destinataire n'y a cependant pas procédé et a fait enlever la marchandise;⁵ si, au lieu d'enlever la marchandise à domicile, le destinataire l'a réexpédiée dans une autre direction, bien qu'il n'ait,

1. Cassat., 12 mars 1873 (D., 74, 1, 158). — 13 janvier 1875 (D., 75, 1, 379). — 27 décembre 1875 (D., 78, 1, 472). — 6 novembre 1878 (D., 79, 1, 29). — 27 mai 1878 (D., 78, 1, 272). — Metz, 29 août 1855 (D., 56, 2, 211). — Toul, 15 novembre 1893 (D., 94, 2, 413).

2. 25 mai 1891 (D., 93, 1, 273). — 8 novembre 1893 (D., 94, 1, 167).

3. 9 mars 1870 (D., 70, 1, 221). — 17 juin 1879 (D., 79, 1, 296).

4. 6 novembre 1878 (D., 79, 1, 29). — Aix, 2 janvier 1880 (D., 81, 2, 165).

5. 8 novembre 1893 (D., 94, 1, 167).

avant la réexpédition, procédé à aucune vérification, il faut cependant considérer qu'à l'égard de ce destinataire, le fait de la réexpédition entraîne réception en ce qui concerne le transport effectué ¹. C'est qu'en effet le destinataire était maître de la marchandise, puisqu'il en a disposé et pouvait par conséquent procéder, s'il le jugeait utile, à la vérification.

Mais la réception ne serait pas libératoire pour la compagnie, si la vérification qu'a droit de faire le destinataire avait été rendue impossible par le fait du voiturier ou même par un événement de force majeure ².

Y a-t-il lieu, pour la validité de la réception, de vérifier l'identité de la personne qui reçoit ? Il n'est point besoin que ce soit le destinataire lui-même qui reçoive la livraison, mais il faut alors que ce soit son mandataire ³ ; il y aura donc réception vis-à-vis du voiturier par la livraison au camionneur du destinataire ⁴ ; au contraire, il n'y aurait pas réception si le camionneur qui a reçu les marchandises était l'homme du voiturier ⁵.

1. 23 mars 1870 (D., 70, 1, 387). — 16 mai 1870 (D., 70, 1, 388) — 24 novembre 1874 (D., 76, 1, 388).

2. 26 juin 1882 (D., 83, 1, 87).

3. 9 mars 1870 (D., 70, 1, 224). — 21 novembre 1871 (D., 71, 1, 295).

— 6 février 1877 (D., 77, 5, 89). — 24 août 1881 (D., 82, 1, 200).

4. 8 décembre 1885 (D., 87, 1, 28).

5. 7 juin 1858 (D., 58, 1, 417).

B. — *Paiement du prix de transport*

Cette condition est distincte de la précédente. En général, le paiement se fait à l'instant de la réception, de sorte que ces deux conditions se trouvent réalisées en même temps ; mais il se peut que, la réception ayant eu lieu, le paiement, par suite de circonstances particulières, soit postérieur. C'est alors seulement du jour du paiement que devra courir le délai de trois jours imparti pour la protestation et dont nous nous occuperons plus tard.

De qui doit émaner le paiement pour que puisse être invoquée la fin de non-recevoir ? Peut-il être indifféremment effectué par le destinataire ou par l'expéditeur ?

Nous croyons qu'il doit émaner du destinataire, et que, par conséquent, quand il s'agit d'expédition en port payé par l'expéditeur, le destinataire ne sera pas forclos par la tardiveté de sa protestation.

C'est qu'en effet, cette interprétation nous semble devoir résulter du texte même de l'article 105 : l'ordre des mots employés, « la réception et le paiement », semble bien indiquer que le paiement est postérieur à la réception, ce qui ne peut se réaliser en cas d'expédition en port payé. Si d'ailleurs le législateur a exigé qu'il y

eût paiement, c'est que le fait de payer implique (bien plus que la réception, qui est nécessaire) reconnaissance de la bonne exécution du contrat de transport. C'est au paiement et à l'occasion du paiement que le destinataire sera mis à même de formuler sa protestation ; le paiement joue donc un rôle important. Pourquoi, en cas d'expédition en port payé rendre la situation du destinataire moins bonne en décidant que, bien qu'il n'ait pas eu cet avertissement, ce stimulant, les délais courront néanmoins contre lui.

Un argument historique montre que l'on ne peut priver le destinataire de ce bénéfice. L'ancien article 105 édictait une fin de non-recevoir beaucoup plus rigoureuse : le seul fait de la réception et du paiement sans protestation immédiate donnait ouverture à la fin de non-recevoir.

Il était particulièrement dur pour le destinataire de se trouver forclos, alors que l'avarie lui apparaissait quelques instants seulement après la réception ; le législateur, dans le but de favoriser le destinataire, modifia l'article 105 Code de commerce, et supprima cette déchéance immédiate. Le nouvel article est donc conçu dans un esprit favorable au destinataire, et il a pour but d'améliorer sa situation. Or, il était admis, sous l'ancien article 105, dont la rédaction était sur ce point la même, que deux conditions

étaient nécessaires pour emporter la fin de non-recevoir, la réception et le paiement, mais que le paiement, pour entraîner la déchéance, devait émaner du destinataire ¹. On ne peut donc, sous le nouvel article, plus favorable au destinataire, se montrer plus rigoureux dans l'interprétation d'un même membre de phrase. Cependant, la jurisprudence, se basant sur ce que le nouvel article 105 rend meilleure la situation du destinataire, considère la solution qu'elle apportait avant la loi du 11 avril 1888 comme un adoucissement qu'il n'y a plus lieu d'admettre aujourd'hui, et décide que la fin de non-recevoir est opposable au destinataire, alors même que le prix du transport a été préalablement payé par l'expéditeur ².

C. — *Protestation dans un certain délai*

Pour n'être pas forclos, le destinataire doit notifier sa protestation au voiturier dans le délai de trois jours après réception et paiement. L'article 105 ajoute qu'il ne faut pas faire entrer dans le calcul de ce délai les jours fériés. Il est de règle, dans tout délai, que, quand le dernier

1. THALLER, *Dr. commerc.*, § 4021. — Caen, 7 février 1861 (D., 61, 2, 231). — 15 novembre 1867 (D., 68, 4, 68).

2. LYON-CAEN et RENAULT, *Droit commerc.*, t. III, § 650. — 25 mai 1891 (D., 92, 1, 273). — Paris, 24 octobre 1892 (D., 94, 2, 372). — Bourges, 13 novembre 1893 (D., 94, 2, 372).

jour tombe un jour férié, on prolonge le délai jusqu'au lendemain. La cause en est que, les officiers ministériels ne pouvant instrumenter le dimanche ou jours fériés, il eût fallu priver l'une des parties du dernier jour du délai en forçant le créancier à agir contre son débiteur la veille de l'expiration du délai. Mais, en matière ordinaire, si l'on prend en considération le jour férié qui se place à l'expiration du délai, par contre les jours fériés qui se rencontrent pendant le cours du délai n'exercent aucune influence sur le calcul de ce délai. Ici, au contraire, à cause de la brièveté du délai donné au destinataire pour faire sa protestation, on a voulu qu'il eût au moins trois jours utiles. Il faudrait également retrancher de ce délai le jour où une force majeure aurait empêché le destinataire de notifier sa protestation ; car l'intention du législateur est que le destinataire ait trois jours utiles pour agir ¹.

Naturellement, ce délai est de jour à jour et non d'heure à heure ; il n'y aura donc pas lieu de rechercher à quelle heure aura été fait le paiement. Le délai partira du soir de la réception et du paiement à minuit pour finir trois jours après à minuit.

1, LYON-CAEN et RENAULT, *Dr. commerc.*, t. III, § 681.

D. — *Protestation motivée*

Il résulte du texte de l'article 105 que la protestation doit être motivée ; le destinataire devra donc indiquer les faits qui causent sa réclamation et détailler l'avarie dont il se plaint. Par conséquent, il ne suffirait pas que le destinataire mentionnât qu'il proteste contre des avaries ; il faut qu'il décrive ces avaries. C'est ainsi que se trouve écartée la mention générale « sous réserves ». Le motif de cette exigence est que le destinataire, en formulant de vagues réserves à la livraison pour sauvegarder un recours possible, aurait pu rendre l'article 105 illusoire : la mention sous réserves fût devenue de style, et le voiturier n'eût jamais pu invoquer la fin de non-recevoir.

Au contraire, forcer le destinataire à indiquer l'avarie dont il se plaint, c'est, d'une part, s'assurer que le destinataire n'agit pas dans le seul but de se ménager un recours éventuel et, d'autre part, mettre le voiturier à l'abri de réserves inconsidérées. Le destinataire doit donc motiver sa protestation ; mais sera-t-il recevable à actionner le voiturier pour des avaries autres que celles mentionnées dans sa protestation, et pour lesquelles il n'aurait pas pris de réserves spéciales ?

En d'autres termes, l'action du destinataire est-elle limitée aux seules avaries spécifiées dans sa protestation, ou doit-il, au cas où il viendrait, après sa première protestation, à découvrir d'autres avaries, faire parvenir au voiturier une nouvelle protestation motivée dans les mêmes délais ?

A notre avis, il ne faudrait pas exagérer la précision exigée par l'article 105 : il est d'ailleurs aisé de dégager l'intention du législateur. On a exigé une protestation motivée afin de rendre plus sérieuse cette action du destinataire, et aussi afin de mettre le voiturier à l'abri de demandes purement vexatoires. Mais il nous paraît excessif d'exiger que le destinataire n'omette dans sa protestation, sauf déchéance, aucun des chefs sur lesquels il peut obtenir condamnation.

On a dit que le destinataire pourra ainsi, en mentionnant une avarie imaginaire, se ménager une action au cas d'avaries réelles, et arriver au même résultat qu'en prenant de simples réserves¹. Mais nous répondrons qu'il sera aisé de découvrir la fraude. En effet, l'expertise faite à l'occasion de la deuxième avarie invoquée montrera si la première a existé. S'il est prouvé qu'elle était imaginaire, le voiturier pourra

1. LYON-CAËN et RENAULT, *Dr. com.*, t. III, § 636.

invoquer la fin de non-recevoir, puisque la seule protestation qui lui a été notifiée dans les délais ne saurait être considérée comme suffisamment motivée, l'avarie qu'elle mentionnait étant imaginaire. Par conséquent, nous pensons qu'une seule protestation motivée suffit pour faire échec à la fin de non-recevoir qui serait invoquée relativement à des avaries postérieurement découvertes, et pour lesquelles aucune protestation régulière n'aurait été faite : à la condition, toutefois, que la protestation relative à la première avarie soit sincère.

E. — *Notification dans certaines formes*

Cette protestation doit être notifiée au voiturier par acte extrajudiciaire, c'est-à-dire par ministère d'huissier ou par lettre recommandée. Le destinataire pourra, à son choix, employer l'une ou l'autre forme ; il convient seulement de remarquer que la lettre recommandée sera d'un emploi plus avantageux pour le destinataire. En effet, si le destinataire a recours à l'huissier, il ne pourra, pour que la protestation soit notifiée au voiturier avant l'expiration du délai, user complètement de son délai ; car il faudra non seulement le temps de l'entente avec l'huissier, mais encore celui-ci ne peut procéder après la

fin du jour, et cependant le délai n'expirera qu'à minuit.

Au contraire, avec la lettre recommandée, il suffira que le destinataire ait mis sa protestation à la poste avant l'expiration du délai pour que la déchéance ne soit pas encourue. Et la preuve de la remise de la lettre sera facilement faite par la production du récépissé que délivre la poste au porteur de la lettre.

Ces deux moyens de notifier la protestation, indiqués par l'article 105, sont-ils les seuls qui puissent être employés? Le destinataire qui aurait envoyé une simple lettre serait-il recevable dans son action?

Nous distinguerons suivant que le voiturier aura ou non accepté le moyen employé.

A défaut de notification par acte extrajudiciaire ou par lettre recommandée, le voiturier pourra considérer la protestation comme nulle et non avenue, puisque ce sont là les deux seuls modes reconnus par la loi. Il y a lieu, croyons-nous, d'appliquer rigoureusement le texte, car il est bien dans l'intention du législateur de limiter ainsi les moyens dont devra disposer le destinataire; autrement, on ne comprendrait pas que le législateur eût pris la peine de spécifier. Par conséquent, le voiturier aura le droit de se prévaloir de la nullité de tout autre moyen.

Mais il est évident qu'il ne pourra invoquer cette nullité qu'à la condition de ne pas l'avoir couverte par une ratification. Cette nullité, en effet, qui n'intéresse en rien l'ordre public, n'est créée que dans le seul intérêt du voiturier ; c'est pourquoi celui-ci peut toujours y renoncer¹. Il sera censé y avoir renoncé quand il aura fait un acte quelconque que la ratification de la protestation peut seule expliquer. Mais, à notre avis, il ne suffit pas, pour valider la protestation irrégulière, que le voiturier reconnaisse l'avoir effectivement reçue² ; il faut, de plus, qu'il l'ait tenue pour bonne, malgré sa forme irrégulière. Le fait que le voiturier reconnaîtrait avoir reçu la protestation par simple lettre ne saurait donc faire obstacle à ce qu'il invoquât la nullité de cette protestation. Au contraire, si le voiturier, au reçu de cette simple lettre ou à la suite de la protestation verbale, a fait certaines démarches, on doit y voir une ratification, une renonciation tacite à la nullité. C'est ainsi que le fait par le voiturier d'envoyer un agent pour procéder à une expertise implique la reconnaissance de la validité de la protestation : il est évident que, si le voiturier avait tenu cette protestation pour

1. THALLER, *Dr. com.*, § 1024. — BÉDARRIDE, *Des chemins de fer*, t. II, § 656.

2. 23 décembre 1891 (D., 92, 1, 344). — 8 novembre 1893 (D., 94, 1, 167).

nulle, il n'y avait lieu à aucune démarche, et on n'avait à procéder à aucune expertise. C'est encore ainsi qu'il faudrait interpréter la réponse que ferait le voiturier de donner à la réclamation « toutes les suites qu'elle comportera » ; car, s'il avait entendu arguer de la nullité de la protestation, il n'avait aucune réponse à faire, et surtout ne pouvait promettre de donner suite à un acte qui n'en comporte pas. A plus forte raison, le voiturier ne pourrait-il opposer la fin de non-recevoir, s'il s'était, à la suite de la protestation irrégulière, reconnu l'auteur de l'avarie¹, ou s'il avait mentionné sur la lettre l'existence et la valeur des manquants² : le voiturier ne peut plus invoquer cette nullité, qu'il a couverte.

Telles sont les conditions de forme et de délai dans lesquelles le destinataire doit notifier sa protestation, pour que la fin de non-recevoir de l'article 105 ne puisse être invoquée contre lui.

F. — *Prohibition des conventions contraires*

L'article 105 porte : « Toutes stipulations contraires sont nulles et de nul effet. » Il résulte donc du texte que les parties ne peuvent conventionnellement modifier les conditions exigées pour échapper à la fin de non-recevoir ; mais

1. 9 juin 1858 (D., 58, 1, 421).

2. 14 avril 1874 (D., 74, 1, 246).

cette interprétation n'est pas absolue : elle n'est vraie qu'au cas où l'on voudrait réduire encore le délai de trois jours accordé pour notifier la protestation, modifier en un sens plus rigoureux les conditions de la fin de non-recevoir. On est d'accord pour reconnaître que le texte pourra être modifié dans un sens favorable au destinataire ; la convention qui prolongerait le délai serait donc valable. Cette interprétation repose sur l'esprit du nouvel article, qui, comme nous l'avons dit précédemment, est plus favorable au destinataire. Avec l'ancien texte, la déchéance était immédiate ; avec le nouveau, elle ne pourra survenir avant trois jours, sans compter les jours fériés, et on ne pourra, par convention, réduire ce délai.

L'article 105 indique un seul cas où on pourra convenir d'un délai plus court ; c'est au cas de transport international. Cette exception répondait à une nécessité : les différentes compagnies de chemins de fer françaises ont conclu, le 4 octobre 1890, un accord avec les compagnies étrangères. Au moment même de la rédaction du nouvel article 105, les bases de cet accord international étaient connues, bien que l'accord ne fût pas encore conclu définitivement ; et, parmi les règles adoptées, on portait à deux jours seulement le délai accordé au destinataire pour protester : c'est pour ne pas priver le com-

merce français du bénéfice d'un accord international que l'article 105, en même temps qu'il posait la règle, y apportait une exception.

§ 2

CHAMP D'APPLICATION DE L'ARTICLE 105

A. — *Avarie. — Perte partielle*

La fin de non-recevoir de l'article 105 s'applique seulement aux actions pour avarie ou perte partielle ; elle est inopposable aux actions pour perte totale ¹ ou retard.

Mais il peut se présenter une difficulté sur la définition de la perte totale : il n'y aura perte totale que quand la perte portera sur l'intégralité des objets soumis au même contrat de transport. C'est ainsi que, plusieurs objets étant transportés en vertu du même contrat, si l'un des objets vient à être perdu en totalité, il n'y aura cependant pas perte totale, mais perte partielle relativement au transport dont il s'agit, qui comprend d'autres objets ; car ici, l'objet perdu n'est qu'une partie de ceux transportés, et la perte n'est que partielle : dès lors, l'art. 105 sera applicable ².

1. 27 février 1894 (D., 94, 1, 184).

2. 25 mars 1891 (D., 92, 1, 273). — 8 novembre 1893 (D., 94, 1, 167).

L'art. 105 ne s'applique donc qu'aux actions pour perte partielle. Cette distinction entre les cas de perte totale et de perte partielle s'imposait d'ailleurs ; car, quand il y a perte totale, il est une des conditions, la réception, qui n'est jamais réalisée ; de plus, les motifs qui ont fait adopter un bref délai de trois jours ne se retrouvent plus ici. Il est certain que, quand il s'agit d'avarie ou de perte partielle, il importe de hâter la solution ; car la trace en est vite perdue, et le temps rend la preuve impossible. Au contraire, en cas de perte totale ou de retard, on ne pourrait faire valoir la même considération : on pourra toujours, par les pièces qui restent, établir qu'il y a eu perte ou retard, et à qui incombe la responsabilité. Il n'y a pas lieu de distinguer entre les avaries internes et les avaries externes. Bien qu'il soit aisé de s'apercevoir, dès l'instant de la livraison, de l'avarie externe, puisqu'elle est apparente, il n'y a plus de forclusion immédiate, l'ancien article 105 étant abrogé, et le destinataire a le même délai de trois jours pour notifier sa protestation.

L'énumération de l'article 105 est limitative ; par conséquent, la fin de non-recevoir ne s'applique qu'aux actions pour perte partielle et avaries dirigées contre le voiturier ; mais elle s'applique sans distinguer si l'action est

intentée par le destinataire ou par l'expéditeur ¹.

Lors donc que le destinataire aura laissé passer le délai de trois jours sans protestation, aucune action pour perte partielle ou avarie ne sera plus possible contre le voiturier, ni de la part du destinataire ni de la part de l'expéditeur. Quand même l'expéditeur se serait engagé, par convention spéciale, envers la compagnie à lui rembourser les déchets de route, le destinataire qui aura encouru la fin de non-recevoir ne pourra rien réclamer de ce chef à la compagnie ¹.

C'est qu'en effet, nous nous trouvons en présence de deux règles : l'une qui ne permet pas au destinataire de se prévaloir de la convention entre l'expéditeur et le voiturier, « qui n'a d'effet qu'entre les parties contractantes » ; l'autre qui désarme le destinataire, puisque la fin de non-recevoir éteint toute action contre le voiturier.

Toutes les actions autres que celles pour perte partielle et avaries qui pourraient naître du contrat de transport échappent à la fin de non-recevoir.

1. 10 avril 1878 (D., 78, 1, 264).

2. 21 novembre 1871 (D., 71, 1, 277).

B. — *Transports par terre. — Transports maritimes*

L'article 105 vise les transports par terre, ainsi que ceux par canaux, fleuves, rivières, mais non les transports maritimes. Les transports maritimes sont régis par l'article 435 Code de commerce, qui édicte une fin de non-recevoir spéciale.

Le destinataire devra, pour y échapper, protester et notifier sa protestation dans les 24 heures de la réception; il devra, de plus, avoir intenté son action en justice dans le mois qui suivra la signification de sa protestation. On aperçoit que cette fin de non-recevoir de l'article 435 diffère de celle de l'article 105: elle est plus rigoureuse pour le destinataire. Ici, en effet, on n'exige plus qu'il y ait eu réception de la marchandise et paiement, mais seulement réception ou, plus exactement, mise à disposition; le délai se trouve en outre réduit de 3 jours à 24 heures.

Une nouvelle condition est imposée: cette protestation ainsi faite sera de nul effet, si, dans le délai d'un mois depuis sa notification, le destinataire n'a pas commencé les poursuites. Au point de vue de la forme, au contraire, l'article 435 est moins rigoureux; il n'exige aucune forme pour la protestation, qui pourra régulièrement résulter d'une simple lettre ou d'une

déclaration verbale. De plus, l'article 435 diffère encore sur un point important : il laisse les parties libres de déroger par convention à ses dispositions ; on peut, par conséquent, exclure toute fin de non-recevoir, ou bien modifier le délai de 24 heures en l'abrégeant ou en l'augmentant.

Les fins de non-recevoir des articles 105 et 435 différant entre elles quant aux conditions et quant aux délais, il importe que le destinataire sache à laquelle des deux il est soumis. Cette recherche sera également intéressante au point de vue de la prescription applicable, qui n'est pas non plus absolument la même, la prescription annale n'ayant pas le même objet dans l'un et l'autre cas.

L'article 105 vise les transports par terre, l'article 435 les transports maritimes.

Quand le transport se fera par terre ou par canaux, fleuves ou rivières, il n'y aura aucune difficulté : on appliquera l'article 105.

Quand le transport sera exclusivement maritime, on appliquera l'article 435. Mais que décider au cas où le transport se fera pour partie par terre et pour partie par mer ? Quelles règles devra suivre le destinataire pour échapper à la fin de non-recevoir ? Il convient d'abord de remarquer que la question ne se pose pas quand il y a eu en réalité deux transports distincts,

un par terre, un par mer, indépendants l'un de l'autre, résultant de deux contrats passés par l'expéditeur, successivement avec un voiturier et un armateur : chaque transport est alors régi par ses règles spéciales.

La situation est différente quand le transport par terre et par mer est effectué en vertu d'un seul et même contrat.

On a dit qu'il fallait, pour déterminer la fin de non-recevoir applicable, considérer la nature de la dernière partie du transport : la dernière partie du transport est-elle maritime, c'est l'article 435 qu'il faut appliquer à tout le transport ; au contraire, s'agit-il, en dernier lieu, d'un transport par terre, il faut suivre les règles de l'article 105.

En effet, dit-on, supposons un transport dont la dernière partie soit maritime : si le destinataire attaque le dernier transporteur, c'est-à-dire l'armateur, il est naturel de suivre les règles de l'article 435, puisqu'il s'agit bien d'un transport maritime ; si le destinataire attaque le premier voiturier ou commissionnaire, on appliquera encore l'article 435. La situation du commissionnaire n'y fait pas obstacle ; car, après avoir effectué par lui-même la partie du transport par terre, n'est-il pas devenu ensuite, pour la seconde partie, commissionnaire de transport maritime ?

Cependant, il nous semble un peu forcé de dire que le commissionnaire est, dans cette hypothèse, commissionnaire de transport maritime ; car, en effet, dans le cas contraire où ce serait le transport par terre qui aurait suivi, ce même système, pour justifier l'application de l'article 105, dira que le commissionnaire est un véritable commissionnaire de transport par terre. Il ne nous paraît pas possible de faire ainsi varier juridiquement une situation qui, dans les deux hypothèses, est la même.

Aussi, nous écarterons ce système, dans lequel le hasard nous paraît jouer un trop grand rôle ; et, bien qu'on ait fait valoir que ce mode de règlement avait l'avantage de la simplicité, en permettant au destinataire de toujours savoir, dès l'instant où il intente son action, quelles règles il doit suivre, nous préférons prendre en considération un double élément : la qualité du défendeur et la nature du transport pendant lequel se place l'événement donnant lieu à l'action en responsabilité.

Supposons un transport dont la dernière partie soit maritime. Suivant les règles précédemment posées, le destinataire peut exercer son action en responsabilité, soit contre le premier voiturier ou commissionnaire, soit contre l'un des voituriers subséquents. Il pourra donc, dans notre espèce, attaquer soit le premier voi-

turier qui a effectué le transport par terre et fait effectuer celui par mer, ou s'adresser directement à l'armateur qui a effectué en dernier lieu le transport maritime.

Si le destinataire s'adresse à l'armateur, il devra suivre l'article 435 ; car le voiturier intermédiaire, d'après les règles exposées, ne répond que de ses fautes personnelles, et il s'agit ici exclusivement de la partie maritime du transport.

Le destinataire peut attaquer le commissionnaire ; en ce cas, la difficulté vient de ce que le commissionnaire répond, non seulement de ses fautes personnelles, mais encore de celles de l'armateur qui le suit. Dès lors, il faudra distinguer : le commissionnaire est-il poursuivi pour une faute personnelle, pour une avarie qui s'est produite pendant son propre transport, par terre en l'espèce, il faudra appliquer l'art. 105.

Au contraire, le fait pour lequel le commissionnaire est poursuivi et dont il est responsable est-il imputable à l'armateur, le destinataire devra suivre les règles de l'article 435. Par conséquent, nous dirons que les voituriers intermédiaires peuvent invoquer, à l'encontre du destinataire, les règles du transport qu'ils ont effectué, transport par terre ou maritime ; le commissionnaire pourra invoquer les règles du transport pendant lequel s'est produit le fait

pour lequel il est poursuivi ¹. Ce système présente cet avantage que l'on applique à chaque fraction de transport les règles qui lui sont propres.

En pratique, le destinataire pourra ignorer dans quelle partie du transport se place le fait qui motive son action. Dès lors, le commissionnaire qui invoquerait la fin de non-recevoir de l'article 435, alors que le destinataire a suivi les formes prescrites par l'article 105, devra prouver que le fait dont il s'agit est inhérent au transport maritime.

Aussi, dans le doute, le destinataire qui désire échapper à la fin de non-recevoir fera-t-il sagement de suivre en les combinant les règles des deux articles. C'est ainsi que, dans le plus bref délai de l'article 435, 24 heures après réception, il devra notifier sa protestation motivée dans les formes de l'article 105, et intenter son action dans le délai d'un mois. Il sera ainsi certain de ne point se trouver forclos.

De même que varient les conditions exigées pour la fin de non-recevoir, suivant qu'il y a transport par terre ou transport maritime, de même varient, dans ces deux cas, les délais de la prescription, que nous étudierons plus loin : il

¹. 24 janvier 1870 (D., 70, 1, 104). — 22 juillet 1873 (D., 74, 1, 207).
— Aix, 49 novembre 1892 (D., 95, 2, 202).

y a lieu de se référer aux règles précédentes pour savoir quelle prescription est applicable ¹.

§ 3

CAS ÉCHAPPANT A L'ARTICLE 105

a) *Fraude. Vol.* — Il est certains cas dans lesquels, bien qu'il s'agisse d'un transport par terre et d'une action pour perte partielle ou avarie, la fin de non-recevoir ne peut être encourue. Le destinataire échappe à l'application de l'article 105 en cas de fraude de la part du voiturier ². Il y aura fraude quand un vol aura été commis par le voiturier ou par ses agents, ou bien encore quand le voiturier aura, par des manœuvres frauduleuses, caché l'avarie lors de la réception, et que, à cause de ces manœuvres, le destinataire ne se sera aperçu de l'avarie qu'après les délais.

Ce cas de fraude, qui pouvait autrefois facilement réussir sous l'empire de l'ancien article 105, puisque la protestation devait être immédiate, est devenu plus rare aujourd'hui que le

1. 8 mars 1865 (D., 65, 1, 431).

2. 16 mars 1859 (D., 59, 1, 317). — 26 avril 1859 (D., 59, 1, 181). — 25 mars 1863 (D., 63, 1, 294). — 22 mai 1865 (D., 65, 1, 272). — 6 mai 1872 (D., 72, 1, 168). — 4 février 1874 (D., 74, 1, 301). — 11 mars 1874 (D., 74, 1, 333). — 14 février 1876 (D., 76, 1, 16).

destinataire a un délai de trois jours pour découvrir la fraude et notifier sa protestation.

Comme la fraude ne se présume pas, ce sera au destinataire à prouver la fraude du voiturier ¹.

De même encore, il n'y aura pas lieu d'appliquer la fin de non-recevoir quand la perte partielle, le manquant aura pour cause un vol ². En effet, dans ce cas, l'action du destinataire n'aura plus pour base le contrat de transport, c'est-à-dire une responsabilité contractuelle, mais une responsabilité délictuelle.

b) *Protestation immédiate*. — Il faut noter encore un cas où le destinataire échappe à la fin de non-recevoir de l'article 105, bien qu'il n'ait pas suivi les formes prescrites par cet article. C'est le cas où le destinataire prendra des réserves au moment même de la réception, en présence du voiturier. Cette protestation immédiate, qui permet d'échapper à l'article 105, présente d'ailleurs quelques avantages : elle n'est assujétie à aucune forme ³, et peut, par conséquent, résulter soit d'une réclamation verbale, sauf les difficultés de la preuve, soit de simples réserves sur le récépissé.

Elle n'a pas besoin, pour être valable, d'être

1. 18 avril 1883 (D., 84, 5, 87).

2. 6 mai 1872 (D., 72, 1, 168).

3. 16 juillet 1891 (D., 92, 1, 121 et note).

motivée ; la raison en est qu'on n'a pas à craindre d'abus, puisque la constatation, se faisant en présence du voiturier, offre des garanties de sincérité. Cependant, si dépourvue de formes soit-elle, il faut qu'elle soit spéciale, qu'elle indique le point sur lequel elle porte, et il a été jugé que, si le destinataire ne fait à la réception des marchandises que des réserves générales, le voiturier peut refuser de faire la livraison ¹. Cette protestation immédiate est aussi avantageuse au point de vue de la preuve. En effet, l'état du colis étant constaté contradictoirement à sa réception par le destinataire, la présomption est que les avaries se sont produites du fait du voiturier au cours du transport ; le destinataire n'a donc aucune preuve à apporter sur ce point.

Au contraire, quand la protestation est faite dans le délai légal de trois jours, la présomption est renversée : l'avarie est réputée s'être produite depuis que la marchandise est sortie des mains du voiturier². C'est donc au destinataire à prouver que l'avarie était antérieure à la réception ³.

1. 30 janvier 1872 (D., 72, 1, 373). — 28 mars 1882 (D., 83, 1, 31). — 2 février 1887 (D., 87, 1, 480).

2. THALLER, *Dr. commerc.*, § 4018.

3. Aix, 4 février 1889 (D., 90, 2, 65).

SECTION II

Prescription

§ 1^{er}

UTILITÉ DE LA PRESCRIPTION

La prescription édictée par l'article 108 ne fait pas double emploi avec la fin de non-recevoir que nous venons d'étudier. En effet, quand le destinataire aura, par la notification de sa protestation motivée dans les délais, échappé à la fin de non-recevoir, l'action qu'il aura ainsi conservée sera alors soumise à la prescription ; de plus, la fin de non-recevoir ne s'applique qu'aux actions pour perte partielle et avarie. La prescription de l'article 108 est plus extensive, et s'applique en outre aux actions pour perte totale, retard, et à toutes les autres actions nées du contrat de transport qui pourront être soulevées entre le voiturier d'une part, et l'expéditeur ou destinataire d'autre part.

L'article 108 est donc, dans son application, bien distinct de l'article 105 ; il procède cependant du même esprit, et, de même que la fin de non-recevoir encourue par le destinataire a été

créée dans l'intérêt du voiturier, de même la courte prescription de l'article 108 a pour but de favoriser le transporteur en le libérant, dans un bref délai, des charges du transport.

§ 2

DIFFÉRENTES PRESCRIPTIONS

L'article 108 établit deux sortes de prescriptions : l'une d'un an, l'autre de 5 ans, suivant l'objet des actions qui seront exercées.

Prescription d'un an. — Son application

Partant de cette idée qu'il sera difficile, sinon impossible, de faire la preuve des avaries, perte ou retard, après un délai assez court, sans forcer le voiturier à conserver une énorme comptabilité, l'art. 108 édicte une courte prescription.

Seront prescrites dans le délai d'un an les actions pour avaries, perte ou retard. Il n'y a donc plus à rechercher, comme dans l'article 105, si la perte est partielle ou totale, ni d'éliminer les cas de retard. En fait, il faut remarquer que cette prescription ne s'applique qu'aux actions qui pourront être intentées par le destinataire (ou, ce qui revient au même, par l'expédi-

teur), car c'est lui seul qui peut agir pour perte, avarie, retard, contre son débiteur, le voiturier.

Mais faut-il, pour que le destinataire soit soumis à cette prescription annale, que la perte ou l'avarie se soient produites pendant le transport ?

Faut-il, en d'autres termes, pour que l'article 108 soit applicable, que l'avarie soit survenue après que le transport proprement dit était commencé, et avant qu'il fût terminé ?

L'article 108 dit : « Les actions pour avarie, perte ou retard, auxquelles peut donner lieu le contrat de transport. » Par conséquent, sont régies par cet article toutes les actions nées à l'occasion du contrat de transport ; dès lors, il importe peu que l'avarie ou la perte se soit produite avant que le transport ait été commencé¹, alors que la marchandise était encore en dépôt dans la gare de départ, car nous avons vu, tout au début de nos explications, que le contrat de transport était formé par la remise de la marchandise aux mains du voiturier, et que, dès cet instant, le voiturier avait la garde des objets transportés. De même, il faut appliquer la prescription si la perte n'est survenue qu'après le transport effectué, alors que la marchandise était arrivée à destination², mais non encore

1. LYON-CAEN et RENAULT, t. III, * 674.

2. *Contra*, 4 mars 1890 (D., 90, 1, 371).

livrée au destinataire, car nous avons vu que la responsabilité du voiturier ne prend fin qu'avec la livraison. C'est à ce moment seulement que le voiturier a satisfait aux charges du contrat de transport.

De même que la fin de non-recevoir, la prescription annale ne trouvera pas son application dans les cas de fraude¹ ou de vol ; il n'y aurait d'ailleurs pas à distinguer, suivant que la fraude aurait eu pour auteur le voiturier ou ses employés, ou les agents intermédiaires à son service².

On s'est demandé s'il ne fallait pas assimiler à la fraude la faute lourde, et dire que, dans ce cas encore, on échappe à la prescription annale.

Nous ne le croyons pas ; car, si, au point de vue de la responsabilité civile, les effets de sa faute lourde et de la fraude sont les mêmes, il n'en reste pas moins une grande différence entre ces deux cas.

Il y aura fraude quand le voiturier, ayant fait subir une avarie à des marchandises, cherchera, par des moyens frauduleux, à cacher cette avarie aux yeux du destinataire ; la fraude sera postérieure à l'avarie et aura pour but d'échapper à une juste responsabilité.

1. 7 janvier 1874 (D., 74, 1, 12). — 8 avril 1879 (D., 79, 1, 364).

2. 16 mars 1859 (D., 59, 1, 317). — 26 avril 1859 (D., 59, 1, 181).

Il y aura faute lourde quand la négligence extrême ou l'imprudence du voiturier auront été cause que l'avarie s'est produite : la faute lourde sera donc toujours antérieure à l'avarie. Mais, l'avarie étant arrivée, le voiturier ne cherche pas à dissimuler sa faute, à échapper à la responsabilité : dès lors, à la réception, le destinataire pourra apercevoir l'avarie. Les deux cas sont donc différents : par la fraude, le voiturier cherche de gagner du temps, à prescrire ; par la faute lourde, il ne fait obstacle en aucune façon à l'application régulière et normale des articles 105 et 108, et c'est précisément à cause de cette différence que l'article 108 pose cette exception relative à la fraude ; par conséquent, il n'y a pas lieu d'étendre par assimilation cette exception. La prescription annale ne s'appliquerait pas non plus en cas de vol ; car, comme nous l'avons indiqué sous l'article 105, la base de l'action n'est plus la même.

Prescription de 5 ans

Toutes les actions autres que celles pour perte, avarie, retard, sont prescrites par 5 ans.

Qu'on le remarque, tandis que la prescription annale n'est applicable, à cause de l'objet des actions qu'elle vise, qu'aux actions du destinataire, la prescription quinquennale s'appli-

quera aussi bien au destinataire qu'au voiturier.

Ces actions nées du contrat de transport seront pour le destinataire les actions en détaxe, ou demande en réduction du prix pour le transport; pour le voiturier, ce seront les actions en complément de prix; pour chacune des deux parties, les redressements de compte, les erreurs dans l'application des tarifs.

Cette différence de délai se justifie par cette considération que les actions visées sont d'une importance bien moindre que celles éteintes par la prescription annale, et que, par conséquent, ce n'est pas aggraver la responsabilité du voiturier que le laisser sous le coup de ces actions; de plus, il n'y avait pas pour ces sortes d'actions nécessité d'agir vite: les preuves qui résulteront de constatations écrites seront toujours possibles.

Seront encore prescrites dans le délai de cinq ans les actions pour perte, avarie, ou retard précédemment visées, quand le voiturier aura agi par fraude ou qu'il y aura infidélité.

La prescription quinquennale ne s'applique, avons-nous dit, qu'aux actions nées du transport autres que celles visées par la prescription annale; cependant, l'article 108 s'applique à une action n'ayant avec le transport qu'un rapport indirect: la réclamation pour erreur, omission,

faux et double emploi dans le compte préalablement arrêté entre le voiturier et le destinataire.

Ces prescriptions peuvent être opposées en tout état de cause ¹.

Point de départ du délai

Quel sera le point de départ de ces délais ? Il y a lieu de distinguer suivant que la marchandise a été reçue par le destinataire ou qu'elle lui a été régulièrement offerte, ou suivant qu'elle ne lui a pas été offerte.

A. — La marchandise n'a pas été offerte

Il n'y a qu'un seul cas où la marchandise ne pourra être offerte au destinataire : c'est le cas de perte totale ; dès lors le délai courra du jour où la remise aurait dû être effectuée. Il sera aisé, par le calcul des délais suivant la distance, les embranchements et le tarif adopté, de fixer le jour et même l'heure où la remise aurait dû être faite. Il faut remarquer que la prescription commencera à courir avant que soit née l'action, puisque la perte ne sera certaine que postérieurement au jour fixé pour la remise.

1. 21 juillet 1890 (D., 91, 4, 167).

B. — *La marchandise a été livrée ou offerte*

Le délai sera compté du jour où la marchandise aura été reçue par le destinataire, et, s'il n'a pas voulu la recevoir, du jour où celle-ci lui a été offerte. C'est l'offre ou la remise au destinataire qui fixera le point de départ ; par conséquent, si plusieurs compagnies ont participé au transport, les remises faites par chaque compagnie à celle qui suit seront indifférentes ; le délai partira de la dernière remise, qui s'adresse au destinataire.

Il faudra prendre en considération ce point de départ, non seulement dans les cas de perte partielle, d'avarie, ou de retard, mais dans tous les autres cas où il existera entre le destinataire et le voiturier une instance relative à des faits nés du contrat de transport. C'est du jour de la marchandise offerte ou livrée que partira le délai pour les actions en détaxe, en complément de prix, etc.

L'article 108 apporte une exception à ce point de départ de la prescription quand il s'agit de l'État. La prescription, en ce cas, ne commencera à courir que du jour de la notification de la décision ministérielle emportant liquidation ou ordonnancement définitif. Quand il s'agit de contestations entre particuliers, toutes actions

commencent à prescrire du jour de la remise ; car le particulier pourra répondre immédiatement par une offre de paiement à la demande qui lui sera faite : plus il retarde, plus il se montre négligent. Au contraire, quand il s'agit de l'État, si l'on s'en était tenu aux règles ordinaires, les formalités administratives exigées pour que la somme due par l'État puisse être payée, auraient été à peine terminées à l'expiration du délai ; et le particulier ne pouvant réclamer paiement avant que soient remplies les formalités permettant de faire ce versement, et ne connaissant ainsi que tardivement la réponse de l'État, n'aurait eu que quelques jours pour agir. C'est pour éviter que les lenteurs administratives ne soient préjudiciables aux intérêts des particuliers que l'article 108, en ce cas, recule le point de départ de la prescription, qui ne commencera à courir qu'après que ces formalités auront été remplies.

Mais ce nouveau point de départ ne s'applique qu'aux actions contre l'État ; les actions de l'État contre les particuliers restent soumises aux règles ordinaires. Il n'y aurait en effet ici nul motif de déroger ; car, si l'État doit accomplir d'assez longues formalités avant de payer, il peut, au contraire, réclamer le paiement de sa créance dès qu'elle est née.

L'article 108 ne parle que des actions contre

l'État ; l'exception ne peut être étendue, et par conséquent les actions contre les départements, communes et établissements publics, bien que certaines formalités soient aussi nécessaires pour effectuer le paiement, restent soumises au point de départ commun.

Interruption de la prescription

L'article 108 n'indique aucune des causes interruptives de ces délais de prescription ; il faut donc, sur ce point, se reporter aux règles générales formulées par les articles 2244 et suivants Code civil.

La prescription qui ne peut être qu'extinctive sera donc interrompue par les causes ordinaires : par une citation en justice¹, un commandement ou une saisie signifiée. Mais on ne peut étendre ces causes interruptives. C'est ainsi qu'on ne considère pas comme citation et par conséquent comme cause interruptive : la requête formée par le destinataire pour la nomination d'experts², la requête pour avoir autorisation d'assigner³, une réclamation verbale⁴. La prescription sera aussi interrompue par la reconnaissance que le débiteur ferait du droit de

1. Paris, 21 novembre 1873 (D., 75, 2, 223).

2. Besançon, 24 novembre 1886 (S., 87, 2, 225).

3. Caen, 15 mai 1854 (S. 54, 2, 699).

4. 1^{er} décembre 1874 (D., 74, 1, 460).

celui contre lequel il prescrit ; par conséquent, la reconnaissance que fera le voiturier du droit invoqué par le destinataire sera une cause interruptive de prescription. Mais, si le principe est certain, son application ne laisse pas de faire quelque difficulté. Car, à côté de la reconnaissance expresse, qui ne fera jamais aucun doute, il y a la reconnaissance tacite résultant de l'interprétation des actes du voiturier.

Il faut, pour qu'il y ait reconnaissance du droit du destinataire, que l'acte du voiturier ne puisse s'interpréter autrement que par un acquiescement à la demande formée contre lui. N'aura pas ce caractère tout acte tendant seulement à la recherche de la responsabilité. C'est ainsi que ne constituent pas un acquiescement : le fait de procéder à une expertise ¹, puisque l'expertise a précisément pour but de rechercher la responsabilité ; le fait de dire au destinataire qu'on donnera à sa demande les suites qu'elle comportera ², car ce n'est là qu'une promesse d'instruction de l'affaire ; non plus que les démarches ou même les promesses que l'une des parties aurait faites pour régler à l'amiable la réclamation ; ni l'acceptation par le voiturier des réserves prises par le destinataire ³, car, si par

1. 21 juillet 1890 (D., 91, 4, 167).

2. 11 juin 1877 (D., 77, 4, 374).

3. 25 juin 1884 (D., 85, 1, 77).

cette acceptation, le voiturier reconnaît l'existence d'avaries, il ne reconnaît pas en être l'auteur responsable ; ni la constatation d'un déficit par l'agent du voiturier ¹ ; ni le fait par le voiturier de s'être livré à des recherches infructueuses pour retrouver le colis perdu ² ; ni la promesse de recherches ou de renseignements ³.

Au contraire, il faut voir un acquiescement dans le fait de proposer telle somme en indemnité ⁴ ; car c'est qu'évidemment le voiturier reconnaît devoir quelque chose.

§ 3

CHAMP D'APPLICATION DE L'ARTICLE 108

A. — A quelles personnes ?

Nous savons quelles actions sont éteintes par la prescription de l'article 108 ; mais à quelles personnes cet article est-il opposable ? Ces prescriptions sont en faveur du voiturier : tout voiturier pourra-t-il s'en prévaloir ? Écrites dans le Code de commerce, ces prescriptions ne

1. Cassat., 41 juin 1877 (D., 77, 1, 574).

2. 30 mars 1874 (D., 74, 1, 303).

3. Paris, 15 mars 1875 (D., 77, 5, 88).

4. 29 novembre 1875 (D., 77, 1, 374).

peuvent être invoquées que par le voiturier commerçant¹; celui qui aura fait un acte de transport isolé, dont transporter ne sera pas la profession ne pourra invoquer ces prescriptions.

Faudra-t-il, pour l'application de l'article 108, prendre en considération la personne du destinataire? l'article 108 ne sera-t-il applicable qu'autant que le destinataire est lui-même commerçant? On l'a soutenu² en disant que, d'une part, cette prescription écrite dans le Code de commerce ne pouvait concerner que des commerçants et que, puisqu'on admettait que, pour en bénéficier, le voiturier devait être commerçant, il fallait de même exiger que celui contre lequel elle serait invoquée fût également commerçant; d'autre part, on ajoute que l'article 108, par sa rédaction, confirme cette manière de voir.

Il dit en effet, parlant du point de départ de la prescription, — le délai court du jour où la « marchandise » aura été remise. — Or, l'objet transporté n'est marchandise qu'autant que le destinataire est commerçant. Si l'article 108 se fût appliqué à tout destinataire, commerçant ou non, il aurait employé le mot « objet trans-

1. LYON-CAEN et RENAULT, *Dr. commerc.*, t. III, § 646. — GUILLOUARD, *Contrat du louage*, t. II, n° 764. — *Contra*: BAUDRY-LACANTINERIE, *Du louage*, t. II, n° 1784.

2. BEDARRIDE, *Des chem. de fer*, t. II, § 673.

porté ». Mais nous ne croyons pas qu'on puisse tirer argument de l'emploi du mot « marchandises »¹ ; car il ressort du rapprochement et de la comparaison des textes 105 et 108 que le législateur n'a caché aucune intention sous ce mot.

En effet, l'article 105, relatif à la fin de non-recevoir, emploie les mots « objets transportés ». Or, si c'est avec intention que le législateur a employé le mot « marchandises » dans l'article 108 pour exclure de son application le destinataire non commerçant, comment se fait-il que, dans l'article 105, si proche, il ait employé la désignation générale « objets transportés », s'appliquant au destinataire non commerçant comme au commerçant. Et cependant, il est impossible de méconnaître que l'un et l'autre article doivent avoir la même portée ; car les articles 105 et 108, qui se complètent l'un l'autre, procèdent d'une même idée de protection à l'égard du voiturier, du même désir de limiter en durée la responsabilité du transporteur, de remédier aux difficultés de la preuve. Tous ces motifs se retrouvent avec une égale force, que le destinataire soit ou non commerçant, et on ne comprendrait pas que, la responsabilité du voiturier étant la même, la prescription fût, suivant la qualité du

1. GUILLOUARD, *Contr. de louage*, t. II, § 764.

destinataire, de 1 à 5 ans ou de 30 ans. Aussi dirons-nous que l'article 108 s'applique, quelle que soit la qualité du destinataire¹.

Il n'y a, au point de vue de l'application de l'article 105, aucune différence à faire entre le destinataire et l'expéditeur² ; car l'expéditeur est représenté au contrat par le destinataire.

La fin de non-recevoir et la prescription spéciales ne s'appliquent qu'aux actions entre expéditeurs et destinataires d'une part, et voituriers d'autre part. Les actions qui peuvent naître à l'occasion des transports entre expéditeurs et destinataires se prescrivent dans les délais ordinaires³.

B. — *Exceptions*

Nous avons vu précédemment que le délai de prescription, pour les actions intentées par le destinataire pour perte, avarie, retard, contre le voiturier, était de 1 an ; tandis que les autres actions, les seules que puisse exercer le voiturier contre le destinataire, étaient prescrites par cinq ans. De cette différence de délais naît une

1. LYON-CAEN et RENAULT, *Dr. com.*, t. III, § 646. — AUBRY et RAU, t. IV, page 524, § 573. — Rennes, 25 mars 1852 (D., 52, 2, 231). — Cassat., 27 mai 1889 (D., 90, 1 184). — BAUDRY-LACANTINIERE, *Du louage*, t. II, n° 1785.

2. 10 avril 1878 (D., 78, 1, 264).

3. Bordeaux, 3 janvier 1883 (*G. Pal.*, 83, 2, 456, 2^e partie).

difficulté. Ayant laissé passer le délai de 1 an, le destinataire ne pourra plus attaquer le voiturier pour perte, avarie ou retard ; mais pourra-t-il encore se défendre ? En d'autres termes, l'exception survit-elle à l'action ?

Le destinataire, nous le supposons, a reçu un colis avarié, fait sa protestation régulière ; mais, comme le voiturier ne lui réclamait pas le prix de transport, il n'a pas attaqué le transporteur, pour avaries, dans le délai d'un an ; son action est éteinte. Mais voici que, dans le délai de 5 ans, le voiturier actionne le destinataire en paiement du prix de transport ou en complément de prix. Le destinataire pourra-t-il défendre à cette action en invoquant, comme exception au paiement qui lui est réclamé, l'avarie de la marchandise reçue ? On a dit qu'ayant encouru la déchéance résultant de la prescription, quant à l'exercice de son action, le destinataire ne pouvait, par voie d'exception, invoquer aucun fait d'avarie ; car, autrement, ce serait faire revivre son action éteinte, rendre vaine la déchéance encourue, qui disparaîtrait devant toute action du voiturier. En effet, ajoutet-on, c'est une véritable action que, sous couleur d'exception, le destinataire serait admis à faire valoir : à la demande du voiturier, il opposerait une autre demande distincte, quant à sa cause et quant à son objet. Mais nous pen-

sons, au contraire, que l'exception survit à l'action¹. Il en est d'abord une raison juridique: c'est l'adage « *quæ temporalia sunt ad agendum perpetua sunt ad excipiendum* », règle générale s'appliquant à toutes les exceptions et à laquelle il n'y a pas de motif de déroger ici. Et c'est bien une exception que le destinataire fera valoir, non une action distincte. Le voiturier demande le paiement d'un certain prix; le destinataire répond par une demande de dommages-intérêts ayant pour but de faire compensation: ce que veut le destinataire, ce n'est pas encaisser des dommages, mais seulement faire décider qu'il ne doit rien au voiturier. Cela est si vrai, que l'exception du destinataire ne peut être admise qu'autant que son chiffre ne dépasse pas le chiffre de la demande du voiturier.

On ne saurait dire que c'est une demande absolument distincte, puisque l'avarie dont excipe le destinataire est celle qui s'est produite au cours du transport à l'occasion duquel agit le voiturier. Une considération d'équité milite en faveur de cette opinion.

On comprend que certaines conditions soient imposées au destinataire qui veut actionner, nous en savons les motifs: mesure de protection à l'égard du voiturier, dont la responsabilité

1. BÉDARRIDE, *Des chemins de fer*, t. II, §§ 707 et 708.

est lourde ; mais on ne comprendrait pas que l'on restreigne le droit de défense du destinataire, le motif ne se retrouvant plus ici. C'est le voiturier qui prend l'initiative de la poursuite ; il semble équitable que le destinataire puisse user de tous ses moyens de défense : autrement, le voiturier se gardera d'agir avant que l'action du destinataire soit prescrite.

§ 4

CONVENTIONS CONTRAIRES

L'article 108 ne contient aucune disposition relative aux conventions contraires ; il est admis que les parties peuvent stipuler d'autres délais que ceux impartis par l'article 108. Mais, comme cet article est une mesure de protection à l'égard du voiturier, les parties ne peuvent le modifier à l'encontre des intérêts du voiturier. On ne pourra donc stipuler des délais plus longs, qui mettraient le destinataire dans une situation plus favorable : d'ailleurs, il est défendu de renoncer d'avance à la prescription. (Art. 2220 C. C.) Mais, si la renonciation antérieure à la prescription est prohibée, on pourra toujours, quand elle est acquise, renoncer à s'en prévaloir.

Au contraire, on pourra convenir que les délais seront abrégés ; car cette modification ne nuira pas au voiturier, puisque la prescription sera ainsi rendue plus rigoureuse.

CHAPITRE VII

TRANSPORTS INTERNATIONAUX

Définition

Pour qu'il y ait transport international, il faut que deux ou plusieurs États interviennent à l'accomplissement du transport ; il n'y a donc pas transport international quand un seul État procède à l'exécution complète du transport. Dans cette hypothèse, le transport sera régi par la loi de cet État, quelle que soit la nationalité de l'expéditeur ou du destinataire. Si le transport a lieu en France et que l'expéditeur soit étranger, c'est la loi française qui sera appliquée, et l'expéditeur étranger pourra exiger des compagnies toutes les garanties accordées aux nationaux ¹.

On dit qu'il y a transport international quand le contrat de transport conclu dans un pays doit recevoir son exécution dans un autre. Cette exécution en pays étranger peut consister soit dans

1. 3 juillet 1865 (D., 65, 1, 347). — 5 juillet 1865 (D., 65, 1, 347). — 20 juillet 1869 (D., 69, 1, 526). — Limoges, 28 juillet 1866 (D., 66, 2, 440).

la livraison à faire, soit dans le simple passage sur le territoire étranger, le point de départ et le point d'arrivée faisant partie du même État: ce dernier cas sera d'ailleurs exceptionnel.

Dans le cas le plus fréquent, le point de départ et le lieu de livraison sont situés dans des États différents. Ces deux États peuvent être limitrophes; l'objet transporté ne passe alors que sur deux territoires et le transport est relativement simple. Le pays d'expédition et celui de destination peuvent au contraire être séparés par d'autres États, alors l'objet transporté traversera les États intermédiaires. Les difficultés seront plus nombreuses puisque, avant d'arriver au lieu de destination, l'objet transporté doit traverser plusieurs États.

Le contrat de transport international comprend deux modalités: ou bien l'expéditeur expédiera sa marchandise en pays étranger, en vertu d'un contrat unique passé avec le premier voiturier, qui jouera le rôle de commissionnaire de transport, effectuera par lui-même la première fraction du transport jusqu'à l'endroit où les moyens dont il dispose lui permettent d'arriver, et, pour le surplus, traitera avec les voituriers subséquents; ou bien l'expéditeur passera autant de contrats qu'il y a d'États à traverser. avec le premier voiturier, il traitera du transport jusqu'à la frontière, puis, par un préposé qu'il

aura à chaque frontière, il fera, pour le transport qui doit avoir lieu à travers chaque État, un nouveau contrat avec chaque compagnie étrangère.

Mais chacun des états qui participent à ces transports est gouverné par des lois différentes, et on conçoit que des difficultés nombreuses s'élèvent dans ces différents cas sur le point de savoir quelle loi il convient d'appliquer. Faut-il suivre la législation du lieu d'expédition, c'est-à-dire du lieu de la formation du contrat? Doit-on, au contraire, donner la préférence aux lois du pays de la livraison, c'est-à-dire du lieu d'exécution du contrat, ou bien ne convient-il pas de prendre, suivant les cas, en considération la loi de chaque pays traversé par l'objet transporté.

Telles sont les questions qui se posent pour régler les difficultés relatives aux transports internationaux. Nous éliminerons de cette étude tout ce qui concerne le transport des voyageurs, et n'examinerons que le transport des marchandises, dont nous nous occupons spécialement, nous limitant aux questions qui concernent la responsabilité du voiturier.

SECTION PREMIÈRE

De la responsabilité du voiturier

Nous prendrons d'abord l'hypothèse la plus fréquente, et aussi la plus compliquée, où le

transport international s'effectue en vertu d'un seul contrat passé par l'expéditeur avec le premier voiturier. Quelle sera la loi applicable ?

La solution à donner à chaque question de responsabilité est d'autant plus controversée, que les auteurs sont en désaccord sur les principes dirigeants de la matière.

Une première opinion prend pour règle la « *lex loci contractus* », et solutionne, en thèse générale, tous les problèmes soulevés par l'application de la loi d'expédition, c'est-à-dire du pays où le contrat s'est formé¹ ; car, dit-on, les effets d'un contrat sont déterminés par la loi du pays où il a été conclu, quel que soit le lieu où ce contrat doit recevoir son exécution, et c'est d'ailleurs aussi cette loi que l'expéditeur a eu en vue quand il a traité avec le voiturier. Un second système, tout en prenant pour base la *lex loci contractus*, ne l'applique cependant pas à tous les cas, et la fait exceptionnellement céder devant le statut réel.

Un troisième système applique, en toute hypothèse, la règle « *locus regit actum*² », et

1. AUBRY et RAU, t. I^{er}, p. 106, texte et note 63. — LYON-CAEN et RENAULT, t. III, § 846. — BAUDRY-LACANTINERIE, *Du louage*, t. II, n° 1815. — 23 février 1864 (S., 64, 1, 385). — Lyon, 26 mars 1884 (S., 86, 2, 45). — 4 juin 1878 (D., 78, 1, 368). — 7 août 1878 (D., 78, 5, 118). — 15 décembre 1886 (D., 87, 1, 385). — 14 août 1876 (D., 76, 1, 479). — 25 août 1875 (D., 78, 5, 116). — Lyon, 26 mars 1884 (D., 85, 2 71). — Caen, 4 mars 1890 (D., 91, 2, 176).

2. THALLER, *Annales dr. commerc.*, 86-87, page 304.

prend par conséquent en considération, non seulement la loi du pays de la formation du contrat, celle du pays de destination, mais aussi celle de chaque État sur le territoire duquel le transport a été effectué, suivant le lieu où s'est produit le fait qui donne naissance à l'action en responsabilité.

Nous nous rangeons à ce troisième système. C'est qu'en effet, nous sommes en matière internationale; or, le principe certain, c'est que chaque État est maître chez lui; chaque territoire est régi par sa loi propre, et, par conséquent, nous en déduisons que c'est la loi du pays où il s'est produit qu'il faut appliquer à tout événement relatif au contrat de transport.

De plus, l'analyse de la formation du contrat entre les différents voituriers qui y participent conduit à cette solution : l'expéditeur a traité du transport entier avec le premier voiturier. Ce premier voiturier est bien commissionnaire de transports, c'est-à-dire qu'il traite, non pas au nom de l'expéditeur, mais au sien propre, avec la compagnie étrangère qui le suit. Le second voiturier étranger, jouant lui-même, à la fin de son transport, le rôle de commissionnaire, traitera en son propre nom avec le voiturier étranger subséquent; il y a donc en réalité, par rapport aux commissionnaires, autant de contrats que d'intermédiaires, en notre hypo-

thèse au moins autant de contrats que d'États différents. Chacun de ces contrats sera conclu dans l'État que le transport doit traverser, et, par conséquent, il faudra appliquer à l'accident la loi de l'État où il s'est produit.

Il faut ajouter que chaque compagnie obéit à une sorte de législation particulière, formée de l'ensemble de ses tarifs; que tout son service est organisé en vue de cette législation, et qu'elle ne peut être obligée de modifier ses règles chaque fois qu'un transport viendra de l'étranger, et dans tel ou tel sens suivant que tel État ou tel autre sera expéditeur¹. Mais, si la règle nous paraît certaine, l'application peut faire difficulté.

Pour plus de clarté, nous adopterons les divisions déjà suivies dans l'étude de la responsabilité.

§ 1^{er}

POINT DE DÉPART DE LA RESPONSABILITÉ DU VOITURIER

La responsabilité du voiturier naît du contrat de transport. Nous avons vu que, quand il s'agit d'un transport intérieur, c'est-à-dire de celui qui, conclu en France, doit s'exécuter

1. ARTHUYS, *Revue critique*, 1883, p. 283.

entièrement en France, chaque compagnie de chemins de fer à laquelle s'adresse l'expéditeur a l'obligation de s'en charger, alors même que le lieu de destination est situé au delà de son réseau, et que le concours de différentes compagnies est nécessaire pour l'exécution du contrat. Il n'en va pas de même quand il s'agit d'un transport international, et la compagnie à laquelle s'adresse l'expéditeur reste libre d'accepter ou de refuser le transport proposé ¹. En effet, le contrat unique de transport international fait naître entre les différentes compagnies qui y participent des rapports pécuniaires. L'expédition est-elle faite en port payé, la première compagnie devient débitrice envers les autres du prix de transport ; l'expédition est-elle faite en port dû, c'est, au contraire, la compagnie du lieu de destination qui devient débitrice, envers les autres compagnies, du prix de transport que lui a versé le destinataire. Dans le transport intérieur, la créance de la première compagnie est garantie par la réglementation rigoureuse à laquelle sont soumises toutes les compagnies françaises ; dans les transports internationaux, cette garantie n'existe plus. Il peut se faire que la compagnie du lieu de destination soit insolvable ; dès lors, on ne peut imposer aux com-

1. BAUDRY-LACANTINERIE, *Du louage*, t. II, n° 1813.

pagnies françaises le transport international : elles ne l'accepteront qu'au cas où elles connaîtront la solvabilité de la compagnie étrangère.

Le voiturier ayant accepté le transport, sa responsabilité commence au moment où le contrat est formé ; il est donc important de déterminer ce moment précis. Pour le fixer, et connaître, en cas de contestation, les modes de preuve de la formation du contrat, quelle loi faut-il appliquer ?

Nous pensons que, conformément à la règle « *locus regit actum* », il faut appliquer à tout ce qui concerne la formation du contrat et son mode de preuve la loi du pays où il a été formé¹ : l'expéditeur et le voiturier ne connaissent que cette loi ; c'est à elle qu'ils entendent se soumettre. Un expéditeur français contractant en France pour le transport d'un objet en pays étranger, devra se conformer aux lois françaises pour tout ce qui regarde la formation du contrat. Sur ce point d'ailleurs, il y a accord, et comment pourrait-il en être autrement ? Comment exiger de l'expéditeur l'accomplissement de formalités prescrites par une loi étrangère qu'il ne connaît pas, et quel intérêt y pourrait-il avoir à déroger à la loi du lieu où se forme le contrat ?

1. LYON-CAEN et RENAULT, *Dr. com.*, t. III, § 845.

§ 2

ÉTENDUE DE LA RESPONSABILITÉ

Le contrat étant formé et prouvé, l'expéditeur et le destinataire doivent connaître de quelles fautes répond envers eux le voiturier.

A. — *Causes de la responsabilité.* — Les causes de la responsabilité peuvent varier d'un pays à l'autre. Si toutes les législations reconnaissent, sauf de légères variations, une cause de responsabilité dans le cas de perte et d'avaries, il y a de sensibles divergences quand il s'agit du retard. Les délais de transport différant dans chaque État, il suit que, dans un cas déterminé, il y aura, suivant telle législation, retard, c'est-à-dire cause de responsabilité, tandis que, suivant telle autre, il n'y aura pas retard et, partant, aucune responsabilité.

D'après la règle « *locus regit actum* », nous appliquerons, pour le calcul des délais, la loi de chaque territoire sur lequel le transport a été effectué ; car les délais de transport sur les chemins de fer sont établis par des arrêtés ministériels rendus publics, ayant force de loi, et auxquels il ne peut être dérogé¹.

1. Cassat., 24 janvier 1872 (D., 72, 1, 224).

C'est en faisant la somme des délais accordés par chaque législation pour la fraction de transport effectué sur chaque État que l'expéditeur ou le destinataire pourront savoir s'il y a eu retard ¹.

Et il importerait peu que, dans telle partie du transport sur le territoire de tel État, les délais aient été dépassés, si, dans une autre partie, les délais n'ont pas été atteints, et qu'en définitive, la somme des différents délais n'ait pas été dépassée quand l'objet est arrivé à destination ², car le destinataire ne peut alors se plaindre d'aucun retard dans la livraison.

B. — *Limitation légale de la responsabilité du voiturier.* — Mais cette responsabilité cesse dans certains cas déterminés par la loi. Quelle loi faut-il appliquer pour apprécier le cas fortuit, la force majeure, le vice propre, leur caractère et le mode de preuve auquel ils sont soumis ? On a dit qu'il fallait appliquer la loi du pays d'expédition, la « *lex loci contractus* » ; car c'est la loi du lieu où le contrat a été formé qui doit régler les effets du contrat et, par conséquent, l'étendue de la responsabilité du voiturier à l'égard de l'expéditeur ³.

1. Lyon, 26 mars 1884 (D., 85, 2, 71).

2. Caen, 4 mars 1890 (D., 91, 2, 176).

3. AUBRY et RAU, t. 1^{er}, p. 406. — 4 juin 1878 (D., 78, 1, 368). — 4 août 1876 (D., 76, 1, 479). — 25 août 1875 (D., 78, 5, 116). — Caen, 4 mars 1890, précité. — Besançon, 18 mai 1892 (S., 93, 2, 73).

Nous pensons qu'on ne peut, à cet égard, poser de règle absolue; le destinataire comme l'expéditeur devront suivre la loi de l'État sur le territoire duquel s'est produit le cas invoqué. Mais, objectent les partisans de la loi du pays d'expédition, il arrivera ainsi que, pour un même transport, les règles varieront suivant le lieu de l'accident. Nous répondrons que c'est là un effet nécessaire du transport international : l'expéditeur n'en peut être surpris, non plus que le destinataire ; ils savent les différents États que leur marchandise doit traverser, et ils ne peuvent ignorer que chaque État est soumis à ses lois propres. Si, suivant sa loi propre, la compagnie étrangère est déclarée non responsable du fait qui s'est produit sur son réseau, comment l'expéditeur ou le destinataire pourraient-ils, à cause de ce même fait, réclamer une indemnité ?

C. — *Limitation conventionnelle.* — A côté des cas indiqués par la loi où cesse toute responsabilité, l'expéditeur peut faire avec le voiturier certaines conventions qui restreignent ou font disparaître la responsabilité. Ces limitations sont obtenues par l'adoption de tarifs spéciaux ou par des clauses de non-responsabilité.

Une opinion soutient qu'il faut appliquer la loi du lieu d'expédition¹. Nous admettons cette

1. 25 août 1875 (D., 78, 5, 116).

opinion, car la limitation conventionnelle résulte de conditions particulières acceptées par le destinataire, et d'après lesquelles la responsabilité sera diminuée : pour un abaissement de prix, l'expéditeur abandonne une partie de ses droits. La convention spéciale déroge aux règles ordinaires en étendant ou en restreignant la responsabilité légale ; dès lors, c'est sur cette nouvelle base que le contrat de transport est formé ; si un accident arrive sur une ligne étrangère, cette convention spéciale doit être adoptée. Ceci ne fait point échec à la souveraineté que nous reconnaissons à la loi du lieu de l'accident, puisque cette loi, à côté du tarif général qui représente la responsabilité légale, admet l'existence de tarifs spéciaux qui représentent la responsabilité conventionnelle. Seulement, comme d'après nous, c'est la loi du lieu de l'accident qui en détermine les effets, le tarif spécial du lieu d'expédition ne sera applicable qu'autant qu'il ne se heurte pas à la loi du lieu de l'accident, c'est-à-dire qu'autant qu'il n'est pas contraire à l'ordre public de cet État. C'est ainsi que l'expédition ayant eu lieu de l'étranger en France, et l'accident étant arrivé en France, il faudra appliquer en France le tarif spécial étranger, sauf le cas où il serait contraire à l'ordre public. Mais, si l'on est d'accord pour dire que les tarifs étrangers doivent se briser devant l'or-

dre public ¹, il y a des divergences dans la notion même de l'ordre public. La jurisprudence, comme nous l'avons précédemment indiqué, rejette comme illégale la clause de non-responsabilité pour les voituriers français; une opinion soutient que le tarif étranger emportant clause de non-responsabilité est contraire à l'ordre public, et ne peut être applicable en France ².

A notre avis, l'ordre public n'est intéressé que quand la sécurité et la moralité publiques sont en jeu; qu'au nom de l'ordre public on prohibe le transport de certaines marchandises dangereuses, malsaines ou immorales, nous n'y contredisons point; mais il ne faut pas étendre cette prohibition. En quoi cette clause de non-responsabilité que la jurisprudence déclare contraire à la loi, peut-elle être contraire à l'ordre public? C'est une mesure d'ordre intérieur, discutable d'ailleurs, qu'ont pu prendre certains États en raison de la situation faite aux compagnies, mais qui ne s'impose nullement et qui pourrait au contraire être rapportée, la situation des compagnies venant à changer. D'ailleurs, on a fait remarquer avec beaucoup d'à-propos que le taux de l'intérêt admis par la loi

1. 4 août 1876 (D., 76, 1, 479). — 15 décembre 1886 (D., 87, 1, 385). — Lyon, 26 mars 1884 (D., 85, 2, 71). — Besançon, 18 mai 1892 (S., 93, 2, 73 précité).

2. 4 février 1874 (S., 74, 1, 273). — 5 février 1873 (S., 73, 1, 105).

étrangère et supérieur à celui permis par la loi française était cependant appliqué en France ; on ne le considère donc pas comme contraire à l'ordre public, et pourtant un taux excessif nous semble plus immoral qu'une clause de non-responsabilité correspondant à une diminution du prix de transport.

Mais, si la jurisprudence rejette l'application en France des tarifs étrangers emportant non-responsabilité, elle admet, comme non contraire à l'ordre public français, la clause qui fixe à forfait la responsabilité que peut encourir la compagnie étrangère¹, notamment en cas de retard². La jurisprudence reconnaît encore, comme applicable en France, la clause qui met à la charge de l'expéditeur la preuve de la faute du voiturier³. Les tarifs étrangers seront donc applicables en France en tout ce qui ne sera pas contraire à l'ordre public. On peut citer, parmi les principaux tarifs, celui qui exonère la compagnie de toute responsabilité quant au nombre et au poids des colis portés sur la lettre de voiture, quand le chargement est fait par l'expéditeur⁴.

1. 25 juillet 1881 (D., 81, 1, 404). — 12 juin 1883 (S., 84, 1, 464). — 25 août 1875 (S., 75, 1, 426). — 44 août 1876 (D., 76, 1, 479). — 7 août 1878 (D., 78, 1, 367). — 15 mars 1869 (D., 69, 1, 201). — 7 août 1878 (D., 78, 5, 118).

2. Paris, 4 décembre 1877 (D., 79, 2, 23).

3. 4 juin 1878 (D., 78, 1, 368). — Besançon, 19 mars 1892 (D., 93, 2, 77).

4. 6 août 1879 (D., 82, 5, 98).

§ 3

EFFETS DE LA RESPONSABILITÉ

L'expéditeur connaîtra, par les règles que nous venons de poser, les cas où le voiturier sera responsable. Quel sera le montant de la réparation à laquelle donne lieu cette responsabilité ?

Nous savons que la loi française prend pour base d'évaluation un double élément, le *lucrum cessans* et le *damnum emergens*, et que la preuve du préjudice est à la charge de l'expéditeur ou du destinataire. Mais ce mode de fixation de l'indemnité n'est pas universel. Certaines législations, notamment la loi allemande proportionnent l'indemnité au poids de l'objet transporté ; c'est un forfait d'indemnité dû par cela seul que le voiturier a encouru la responsabilité, sans que le destinataire ou l'expéditeur aient à prouver le montant de leur préjudice. Ce forfait d'indemnité peut d'ailleurs varier suivant que l'expéditeur aura fait une déclaration préalable, indiquant l'intérêt plus ou moins grand qu'il a à ce que l'objet arrive en bon état ; il est donc nécessaire de savoir quelle loi sera applicable et pour régler la question de preuve et pour fixer le montant de l'indemnité.

Ici encore, nous appliquerons la règle « *locus regit actum* »; il faudra suivre la loi du lieu de l'accident. Une opinion soutient qu'il faut appliquer, en cette hypothèse, la loi du lieu de l'expédition¹, car c'est là qu'a été conclu le contrat. Autrement, ajoute-t-on, l'expéditeur ne pourra le plus souvent déterminer le lieu de l'accident, et on ne pourra, par conséquent, indiquer la loi applicable.

Nous ferons à cette objection une double réponse. Il nous paraît d'abord qu'il sera presque toujours possible de déterminer exactement dans le service de quelle compagnie l'accident est arrivé : il ne faut pas, en effet, oublier de quelle façon s'opère le transport d'un objet qui emprunte le réseau de différentes compagnies. A chaque transbordement, à chaque passage d'une compagnie à l'autre, la marchandise est examinée; on vérifie les délais, et, si une avarie ou un retard sont constatés, des réserves sont prises par la compagnie réceptionnaire, qui en même temps délivre un reçu à la compagnie qui précède. En cas de perte, la compagnie auteur de la perte ne pourra évidemment retirer aucun reçu de la compagnie qui la suit. C'est par la production de ces reçus et des réserves

1. LYON-CAEN et RENAULT t. III, § 846. — Paris, 4 décembre 1877 (S., 78, 2, 184). — Cassat., 7 août 1878 (S., 78, 1, 471).

prises que l'on pourra établir d'une façon certaine le lieu de l'accident. Reste le cas où il s'agira d'une avarie intérieure qui aurait échappé à toute investigation en cours de route, et pour laquelle aucune compagnie n'aurait pris des réserves : l'expéditeur sera-t-il désarmé ? Il agira en vertu de son contrat contre le premier voiturier, qui est présumé avoir reçu la marchandise en bon état. Contre ce premier voiturier, il agira suivant leur loi commune, la loi du lieu d'expédition. Si le pays d'expédition est la France, le premier voiturier, responsable vis-à-vis de l'expéditeur de tous les accidents survenus pendant le transport, sera condamné à une indemnité calculée suivant la loi française, s'il ne prouve pas que l'accident ne lui est pas imputable, et a été occasionné par telle compagnie. Et cela ne vient pas à l'encontre de notre règle *locus regit actum*; car, dans notre espèce, le premier voiturier n'établit pas que l'accident soit survenu ailleurs que sur sa ligne. Au contraire, le voiturier établit-il que l'accident s'est produit sur telle compagnie étrangère, alors, le lieu étant déterminé, on appliquera la loi du lieu de l'accident, et l'expéditeur n'obtiendra que ce que lui accorde cette loi.

D'ailleurs, l'opinion qui veut qu'en cette matière on applique la loi du lieu d'expédition ne nous semble pas équitable. Mettons en pré-

sence deux compagnies, une compagnie française et une compagnie allemande : la loi allemande fixe un forfait ; la loi française apprécie, suivant un double élément connu, le montant du préjudice ; par conséquent, il se présentera des cas où l'indemnité accordée par la loi française sera beaucoup plus élevée que celle accordée par la loi allemande. Un transport ayant été effectué de France en Allemagne, un accident se produit sur le territoire allemand : si on applique la loi du lieu d'expédition, on obtiendra suivant la loi française une indemnité plus forte que celle qui serait accordée par la loi allemande. Mais nous savons que les différentes compagnies ayant participé au même transport peuvent exercer entre elles l'action récursoire, afin que la compagnie à laquelle l'accident est imputable supporte en définitive le montant de l'indemnité versée. Or, le voiturier français ne pourra obtenir, de la compagnie allemande, que ce que la loi allemande lui dit de payer. Dans l'espèce, le voiturier français aura payé à l'expéditeur une somme supérieure à celle que lui remboursera la compagnie étrangère. Ce résultat ne nous semble pas satisfaisant : l'application de la loi du lieu de l'accident permet d'y échapper.

SECTION II

Exercice de l'action en responsabilité

§ 1^{er}.

QUI PEUT ACTIONNER

Tous les États ne reconnaissent pas, comme le fait la loi française, le droit d'agir à l'expéditeur et au destinataire indifféremment. La loi allemande, notamment, ne permet d'agir qu'à celui qui a entre les mains la lettre de voiture, sauf le cas où la livraison a été faite au destinataire ; car alors, le droit d'agir appartient toujours à ce dernier. Ce sera donc tantôt l'expéditeur, tantôt le destinataire qui pourra attaquer la compagnie, jamais l'un et l'autre indifféremment. Nous nous trouvons donc, sur ce point encore, en présence d'une difficulté. Une opinion soutient que la loi applicable est celle du pays d'expédition¹, que par conséquent, en tous cas, l'expéditeur français pourra agir, quelle que soit la loi du pays de destination.

Un autre système indique, au contraire, que c'est la loi du pays de destination qui doit être

1. THALLER, *Annales droit commer.*, 86-87, page 307.

appliquée pour désigner celui qui a qualité pour actionner le voiturier. Il faut remarquer qu'il s'agit ici d'une question qui se rattache à l'exécution d'une question de procédure qui ne touche pas au fond du droit. Qui procédera, de l'expéditeur ou du destinataire ? Nous pensons que la loi du lieu d'exécution doit être suivie.

Les partisans de la loi du lieu d'expédition reconnaissent cependant que tout ce qui touche à l'exécution du contrat, la constatation des avaries, la livraison, les réserves, les expertises, est réglé par la loi du pays d'exécution ¹. Puisque c'est cette loi qui détermine la base de l'action, n'est-ce pas elle aussi qui doit être prise en considération pour désigner celui qui peut agir, comme elle doit déterminer le voiturier contre lequel on peut agir ?

D'ailleurs, en pratique, aucun préjudice à craindre : il suffit que, de l'expéditeur ou du destinataire, l'un puisse agir pour que les droits de l'un et de l'autre soient sauvegardés

§ 2

COMPÉTENCE

Quel tribunal devra être saisi ? Nous ne mentionnons que pour ordre cette question, qui

1. LYON-CAEN et RENAULT, T. III, § 850.

n'a rien de particulier au contrat de transport, et se résout d'après les règles du droit international. Le tribunal compétent en matière de transport international est celui du domicile du défendeur, c'est-à-dire du voiturier attaqué. La règle fondamentale en droit international est la règle *actor sequitur forum rei*. On ne doit donc pas donner compétence au tribunal du lieu où le paiement doit-être effectué ou au tribunal de l'arrondissement dans lequel la promesse a été faite et la marchandise livrée; car, bien que nous soyons en matière commerciale, ces dispositions de l'article 420 code de procédure civile ne visent que la compétence entre tribunaux français.

En conformité de ce principe fondamental, *actor sequitur forum rei*, l'article 15 Code de commerce permet à la compagnie étrangère d'actionner le Français expéditeur ou destinataire devant un tribunal français.

Devant quel tribunal le Français devra-t-il citer la compagnie étrangère ?

L'article 14 Code de commerce, dans un but de protection pour nos nationaux, apporte une exception à la règle générale qui donne compétence au tribunal du domicile du défendeur; car il permet au Français d'actionner la compagnie étrangère devant un tribunal qui n'est pas celui de son domicile, devant un tribunal fran-

çais. Le Français peut renoncer à cet avantage¹, alors la règle générale reprend son empire. Mais il faut remarquer que là se borne l'exception, et que la loi française, si elle permet à un Français d'actionner en France une compagnie étrangère, ne permet pas à une compagnie étrangère d'actionner à l'étranger un Français, et la jurisprudence admet que celui-ci ne sera valablement cité à l'étranger que sur son consentement². Or, en matière internationale, il est une autre règle certaine, c'est la réciprocité : puisque le Français ne peut, sans son consentement, être cité ailleurs qu'en France, la compagnie étrangère, réciproquement, pourra décliner la compétence des tribunaux français pour adopter celle des tribunaux de son domicile.

Mais les tribunaux français seraient compétents pour connaître d'une action dirigée contre une compagnie étrangère codéfenderesse avec une compagnie française³. Au cas où la compétence des tribunaux français est reconnue, il faut suivre les mêmes règles, en ce qui concerne l'ordre des juridictions, que quand il s'agit de transports intérieurs.

1. 24 février 1846 (D., 46, 1, 153). — 21 novembre 1860 et 11 décembre 1860 (D., 61, 1, 166). — Paris, 11 janvier 1865 (D., 65, 2, 188). — Chambéry, 1^{er} décembre 1866 (D., 66, 2, 246) — Cassat., 16 mars 1885 (D., 86, 1, 163).

2. 9 décembre 1878 (D., 79, 1, 176). — Rennes, 26 décembre 1879 (D., 80, 2, 52).

3. 14 mars 1883 (D., 83, 1, 377). — 14 mars 1885 (D., 86, 1, 105).

SECTION III

Extinction de l'action en responsabilité

§ 1^{er}

FIN DE NON-RECEVOIR

La fin de non-recevoir est créée en faveur du voiturier qu'elle libère de la responsabilité qui pèse sur lui. Cette fin de non-recevoir résulte, selon les législations, soit de la réception, du paiement et de l'expiration d'un certain délai, soit de la réception et du paiement sans qu'aucun délai intervienne.

C'est le destinataire qui reçoit la livraison et le plus souvent effectue le paiement; c'est lui qui constate les avaries et le retard; c'est presque toujours lui qui agira, ou tout au moins, s'il n'agit pas, donnera à l'expéditeur les indications nécessaires à l'exercice de l'action. C'est donc le destinataire qui appréciera s'il y a lieu ou non d'actionner le voiturier. Il doit, pour ces différentes constatations, pouvoir compter sur la loi du lieu de destination, du lieu où il se trouve. C'est donc d'après cette loi que, selon nous,

doit être réglée la fin de non-recevoir ¹. Comment les autres voituriers pourraient-ils s'en plaindre ? n'est-ce pas sur le dernier voiturier qu'ils comptent pour effectuer la livraison ? Le dernier voiturier fera cette livraison suivant les règles qu'il connaît, et c'est aussi dans les délais de sa loi qu'il doit se considérer comme libéré.

§ 2

PRESCRIPTION

Des difficultés particulières se présentent en ce qui concerne la prescription. Une opinion propose d'appliquer en cette matière la loi du débiteur, par conséquent tantôt celle du voiturier, tantôt celle de l'expéditeur, tantôt celle du destinataire, selon le rôle joué par chacun à l'instance ². Une autre opinion enseigne qu'il faut donner la préférence à la loi du créancier. Un troisième système indique la loi du lieu d'expédition ; car, dit-on, c'est l'expéditeur qui a formé le contrat, et ce contrat doit s'exécuter comme il a été prévu par la loi de l'expéditeur ; c'est méconnaître le droit de l'expéditeur que lui

1. Nîmes, 9 juillet 1881, *Journal dr. internation. privé*, 1882, p. 216. — 7 novembre 1893 (D., 94, 1, 105) ;

2. 13 janvier 1869 (S., 69, 1, 49).

imposer, pour l'exercice de son action, une loi étrangère. Car ce n'est pas là un moyen de procédure, mais un mode de libération qui tient au fond même du droit; et, au moment où le contrat est formé, il est essentiel qu'on puisse fixer le laps de temps qui entraînera l'extinction de ses effets.

La prescription nous semble liée à la fin de non-recevoir: l'une complète l'autre; elles ont le même but, éteindre l'action. Si toutes les législations admettent une prescription, les délais sont variables; mais, de même que pour la fin de non-recevoir, c'est la loi du lieu de destination qui doit fixer la prescription, car la prescription a pour but de protéger le voiturier, d'établir sa libération après un certain délai. C'est un moyen qui viendra suppléer aux preuves régulières qui ont pu être perdues. On ne peut priver du bénéfice de sa propre loi le voiturier qui opère la livraison.

SECTION IV

Cas où il y a plusieurs contrats

Nous avons examiné les différentes questions qui se posent en matière de responsabilité; quand le transport a eu lieu en vertu d'un con-

trat unique. Nous avons dit que le transport international pouvait aussi être opéré en vertu de contrats successifs passés par l'expéditeur avec chacune des compagnies étrangères qui doivent se succéder.

Dans cette hypothèse, les difficultés sont moindres, puisque chaque contrat est indépendant du précédent; l'expéditeur ne pourra s'adresser, pour un fait déterminé, qu'à une seule compagnie; il suivra la loi de cette compagnie.

Des difficultés peuvent cependant survenir, même en ce cas. Il peut arriver, en effet, que le réseau d'une compagnie s'étende au delà de la frontière; les accidents de terrain peuvent s'opposer à ce que la gare soit construite sur la frontière même; la ligne se prolonge alors sur le territoire de l'État voisin, qui aura préalablement donné son autorisation. Aucune difficulté ne s'élèvera pour les transports que fera cette compagnie jusqu'à la frontière; mais nous retrouvons toutes les difficultés précédentes pour le transport qui doit dépasser la frontière pour s'arrêter à l'extrémité du réseau, en territoire étranger. On a proposé une distinction, pour régler les difficultés, suivant que la partie du réseau en territoire étranger sera plus ou moins étendue. Est-elle peu importante, le parcours en territoire étranger sera considéré comme accessoire, et, par conséquent, la seule

loi applicable sera celle de la nationalité de la compagnie ¹.

Cette partie du réseau a-t-elle une plus grande longueur, on considérera alors qu'il y a transport en pays étranger ², et on appliquera les différentes solutions précédemment admises.

Il nous semble difficile d'adopter cette distinction, qui ne s'appuie sur aucune délimitation exacte. Quelle longueur devra atteindre la partie du réseau en pays étranger, pour que l'on puisse dire qu'il n'y a pas transport accessoire au transport principal, mais transport en pays étranger? Nous préférons une règle unique visant tous les cas.

A notre avis, il n'y a pas, à vrai dire, dans ces hypothèses, transport international. Une seule compagnie y intervient; elle exploite sa ligne en territoire étranger d'après ses propres tarifs, homologués par sa loi nationale: c'est cette même loi qu'il faut appliquer.

C'est ainsi que le tarif espagnol est seul appliqué à la fraction de voie qui s'étend de la frontière française à la gare de Cerbère (en France) exploitée par une compagnie espagnole ³.

S'il s'agit, au contraire, d'une ligne française

1. Cassat. 1888 (S. 89, 1, 180).

2. LYON-CAEN et RENAULT, *Dr. com.* t. III, § 855.

3. 41 mars 1883 (D., 86. 1, 105).

pénétrant sur le territoire espagnol, comme la ligne française d'Hendaye à la station espagnole d'Irun, ce sont les tarifs français qui doivent être appliqués ¹.

La compagnie ne saurait invoquer une autre loi que celle de sa nationalité. Supposons le transport fait à destination de l'extrémité du réseau en pays étranger ; l'expéditeur ne saurait se plaindre de l'application de sa loi nationale, et le destinataire qui sait la nationalité de la compagnie, ayant contracté avec cette compagnie par l'intermédiaire de l'expéditeur, doit suivre ses statuts.

1. 7 mars 1883 (S. 84., 1, 82).

CHAPITRE VIII

CONVENTIONS INTERNATIONALES

§ 1^{er}

TARIFS INTERNATIONAUX

Le règlement des différentes difficultés qui naissent, comme nous venons le voir, du transport international, entraîne de grands frais et une perte de temps considérable ; il serait de l'intérêt aussi bien des particuliers que des voituriers d'échapper aux incertitudes du droit international pour suivre une loi unique.

Ces difficultés naissent de la divergence des lois qui régissent chaque État : on ne pouvait songer à l'uniformité absolue de tous les codes en matière de transport ; mais il était du moins permis, par des traités particuliers passés de compagnie à compagnie, de régler à l'avance tel ou tel conflit. Dès lors, sur le point ainsi prévu, cesse toute incertitude.

C'est le but que poursuivent les tarifs internationaux, traités particuliers passés sur des points spéciaux entre des compagnies de natio-

nalité différente. Ces traités, échangés entre compagnies, ont été ensuite soumis à chaque État par chaque compagnie signataire, et sont, par l'homologation de l'État auquel ils étaient présentés, devenus exécutoires.

Mais, bien entendu, si une compagnie cesse de se soumettre à ce tarif, elle ne peut plus en demander l'exécution aux autres compagnies ; par conséquent, si l'expédition est faite sur le réseau d'une compagnie étrangère qui a déchiré ce traité, on ne peut plus demander que le transport soit néanmoins soumis à ce tarif, alors même que la compagnie française qui succède à la compagnie étrangère a toujours continué d'appliquer le tarif convenu sur ses lignes¹.

Ces tarifs internationaux se divisent en :

Tarifs d'exportation,

Tarifs d'importation,

Tarifs de transit,

suivant que les marchandises partent de l'État signataire, y pénètrent ou ne font que le traverser. Ils ont surtout pour but de faciliter les relations commerciales en abaissant le prix du transport dans certaines conditions déterminées.

Ces tarifs sont exécutoires, avons-nous dit, par l'homologation de l'État ; il convient cepen-

1. 15 décembre 1886 (D., 87, 1, 385).

dant de faire une restriction pour tout ce qui pourrait être contraire à l'ordre public. On devra, d'ailleurs, se montrer rigoureux dans l'appréciation de ce qui constitue l'ordre public, et ne rejeter des tarifs que ce qui est contraire à la sécurité, à la moralité. C'est ainsi que, pour être contraire aux lois françaises, n'est pas cependant contraire à l'ordre public et doit être appliquée en France la clause qui stipule qu'en cas d'accident ou de perte, le dommage sera réglé au lieu de destination, même si compétence est donnée aux tribunaux étrangers pour connaître d'une contestation née en France d'un contrat conclu en France¹.

Ces tarifs internationaux sont peu nombreux, n'existent qu'entre certaines compagnies et laissent, par conséquent, subsister toutes les difficultés entre les autres compagnies. Ils s'effacent d'ailleurs devant une convention qui leur est postérieure et développe les principes qu'ils avaient posés.

§ 2

CONVENTION DE BERNE

Les tarifs internationaux ne sont que des traités particuliers homologués : il importait

1. Amiens, 11 août 1880 (S., 81, 2, 103). — *Contra* : Paris, 11 juin 1877 (D., 78, 2, 209).

qu'une véritable convention intervînt, non plus entre les compagnies, mais entre les États. Cette idée d'entente internationale fut émise en Suisse à l'Assemblée fédérale en 1874. Plusieurs conférences eurent lieu à Berne en 1878, en 1881 et en 1886 ; chacun des principaux États était représenté par des délégués, qui, après discussion, votèrent les 60 articles qui composent la convention. Cette convention fut définitivement arrêtée et signée le 14 octobre 1890. Mais il fallait encore pour sa validité que chaque État donnât son approbation.

Elle fut approuvée en France par la loi du 29 septembre 1891. Le 30 septembre 1892 eut lieu entre les différents États adhérents l'échange des ratifications diplomatiques ; enfin, la convention entra en vigueur le 1^{er} janvier 1893.

Elle comprend 60 articles, et est complétée par un protocole qui, ratifié le même jour que la convention, doit être considéré comme faisant partie intégrale de cette convention, et a « la même valeur et durée ». (Protocole art. 4.) Il y faut encore joindre les dispositions réglementaires prévues par la convention (art. 1^{er}), et qui, « prises d'un commun accord entre les États contractants pour l'exécution de la convention, auront même valeur que la convention elle-même ».

Ajoutons, enfin, la création d'un office cen-

tral prévu par la convention (art. 56), et dont le siège est à Berne. Cet office central est organisé et surveillé par le Conseil fédéral de la Confédération suisse ; il est alloué à son entretien une somme annuelle de 100.000 fr., répartie entre les États adhérents proportionnellement au nombre de kilomètres des lignes des chemins de fer régis par la convention.

Il a pour mission de recevoir les renseignements intéressant le service des transports internationaux, de faire paraître une brochure périodique indiquant les résultats obtenus et ceux qu'il conviendrait d'atteindre. Mais il a aussi un rôle plus important : il doit, sur la demande d'une compagnie, « servir d'intermédiaire pour le règlement des comptes résultant des transports internationaux ». En ce qui concerne le recouvrement des créances des transports internationaux, il pourra, sur la demande qui lui en sera faite, mettre immédiatement la compagnie débitrice en demeure d'effectuer le paiement entre ses mains, et il restera dépositaire de la somme jusqu'à ce que le juge ait statué. En cas de refus, l'office central mettra l'État sous l'autorité duquel se trouve la compagnie débitrice en demeure de prendre les mesures nécessaires pour obtenir le paiement, et, au cas de nouveau refus ou de silence, cet État sera mis en demeure de rayer la compagnie de la convention, ou, à

défaut, il sera considéré comme garantissant la solvabilité de cette compagnie.

Telle est la mission de l'office central qui doit veiller au bon fonctionnement de la convention, et noter les différentes améliorations à introduire.

Et, pour que les observations que l'office central pourra présenter dans son recueil périodique puissent aboutir à des réformes utiles, la convention a en outre, décidé (art. 59) que, tous les 3 ans au moins, une conférence de délégués des États participant à la convention serait réunie, afin d'apporter aux dispositions de la convention, les améliorations ou modifications jugées nécessaires.

Le délai de trois ans n'est pas, d'ailleurs, fatal, et la conférence pourra se réunir à toute époque sur la demande du quart des États contractants.

Telle est, dans son ensemble, l'organisation prévue par la convention de Berne.

§ 1^{er}

CHAMP D'APPLICATION DE LA CONVENTION

Si la convention diminue les cas de conflit, elle ne les fait pas tous disparaître.

Et d'abord, la convention ne s'étend pas à tous les États, mais seulement aux suivants :

France, Allemagne, Autriche-Hongrie, Belgique, Italie, Pays-Bas, Luxembourg, Russie, Suisse.

Chaque État signataire est engagé par la convention pour une durée de trois ans, et devra, pour se retirer à l'expiration de ce délai, prévenir les autres États une année d'avance. A défaut de notification, l'engagement sera prorogé pour une nouvelle période de trois ans. Les autres États restent soumis au droit international.

De plus, dans chaque État adhérent, toutes les compagnies de chemins de fer ne sont pas soumises à la convention, mais seulement celles désignées par l'État. Cette désignation par l'État est une garantie de solvabilité donnée aux autres compagnies, qui, comme nous l'avons montré précédemment, ont à l'occasion des transports, des rapports pécuniaires. En France, ne sont soumis à la convention de Berne que : les grandes compagnies, le réseau de l'État, les deux chemins de fer de ceinture, et certaines lignes peu importantes exploitées par les grandes compagnies ou par certaines compagnies étrangères sur la frontière.

Donc, la convention ne régit qu'une partie des lignes de chaque État contractant; en outre elle ne s'applique qu'aux compagnies de chemins de fer, et laisse, par conséquent, en dehors de ses prévisions tous autres voituriers. Elle

ne règle, en outre, que les transports internationaux faits en vertu d'un seul contrat.

La convention ne vise que les transports internationaux, c'est-à-dire les contrats de transport qui, conclus dans un pays, doivent recevoir leur exécution dans un autre, et elle prend soin d'exclure certains transports sur lesquels le doute eût été permis.

Le protocole déclare que sont exclus de la convention :

1° Les transports dont le point de départ et le point d'arrivée sont situés sur le territoire d'un même État, et qui n'empruntent le territoire d'un autre État qu'en transit, sur une ligne exploitée par une administration dépendant de l'État d'où part l'expédition (art. 1^{er} du protocole);

2° Les transports à destination de la gare frontière d'un État limitrophe ou d'une station située entre cette gare et la frontière elle-même, à moins que l'expéditeur ne demande formellement que ce transport soit soumis aux règles de la convention ;

3° Les transports d'une gare frontière à la gare de l'autre État.

Telle est l'étendue de la convention de Berne. Elle laisse subsister bien des cas de conflit, puisque, adoptée par quelques États seulement, elle ne s'applique dans chaque État qu'à

certaines compagnies de chemins de fer, excluant ainsi tous les autres voituriers. Elle ne règle en outre que les transports internationaux faits en vertu d'un contrat unique, et ne s'applique qu'aux transports de marchandises.

Malgré ces lacunes, elle constitue une heureuse innovation, un progrès véritable, qui permet d'espérer un acheminement vers une législation unique en matière de transport.

§ 2

POINT DE DÉPART DE LA RESPONSABILITÉ

A. — *Obligation de transporter*

En matière internationale, les compagnies françaises ne sont pas obligées de se charger de tous les transports que pourra demander l'expéditeur, à cause de l'insolvabilité possible de certaines compagnies étrangères. La convention de Berne impose aux compagnies l'acceptation de tout transport international, quel que soit le lieu de destination, pourvu qu'il se trouve sur le réseau d'une compagnie adhérente. Mais, comme on ne pouvait imposer aux compagnies l'aléa d'une créance douteuse, la convention remédie aux risques d'insolvabilité

des compagnies étrangères. En effet, ce sont les États adhérents qui désignent, pour faire partie de la convention, les compagnies présentant des garanties suffisantes, et l'État peut éliminer la compagnie devenue insolvable. Nous avons vu de plus, en étudiant la mission de l'office central, que celui-ci, sur la demande de la compagnie créancière, mettra la compagnie débitrice en demeure de payer ; et, au cas de refus de celle-ci, nous connaissons les mesures que peut prendre l'office central pour obtenir paiement, mesures dont l'ensemble, en cas d'insolvabilité de la compagnie, permettra finalement à la compagnie créancière d'obtenir la garantie de l'État sur le territoire ou sous la dépendance duquel se trouve la compagnie débitrice.

Cependant, l'obligation pour les compagnies d'accepter les transports internationaux n'est pas absolue, et la convention y apporte quelques limitations qui se rapprochent très sensiblement de celles que met la loi française à la nécessité pour les compagnies d'effectuer les transports intérieurs. C'est ainsi qu'une compagnie pourra refuser le transport international quand il sera fait en port dû, et que l'objet à transporter sera susceptible d'une prompte détérioration, ou bien sera d'une valeur inférieure au prix du transport ; car, en cas de non-paiement, la marchandise est le gage de la compa-

gnie, et, dans notre hypothèse, ce gage, susceptible de disparaître ou insuffisant, serait illusoire.

Au cas où au moment de l'expédition on ne pourrait calculer d'une manière exacte le prix du transport, la compagnie pourrait exiger de l'expéditeur le dépôt d'une somme fixée approximativement pour couvrir ses frais. (Art. 12, Convention.)

De même encore, le transport n'est pas imposé pour certaines catégories de marchandises dont le poids ou les dimensions exigent un matériel spécial, et nécessitent des aménagements particuliers qu'une seule des compagnies appelées au transport ne posséderait pas.

La convention exclut en outre le transport de certaines matières, comme l'or, l'argent, les valeurs, les bijoux, les pierreries, les objets d'art, les transports funèbres, les poudres et tous articles sujets à l'inflammation et à l'explosion. Cette prohibition rigoureuse a provoqué entre différents États (France, Belgique, Pays-Bas, Luxembourg) un arrangement en date du 20 janvier 1893, qui, sur ce point, modifie la convention.

Le transport de certaines autres marchandises n'est imposé que sous certaines conditions à remplir par l'expéditeur. Les compagnies pourront encore refuser le transport en cas de

force majeure (convention, art. 5); elles peuvent aussi refuser tout objet au transport duquel s'opposerait l'ordre public de l'un des États à traverser.

Dans tous les autres cas, les compagnies doivent accepter le transport international.

B. — *Formation du contrat*

La convention de Berne ne cherche pas uniquement à résoudre les conflits que peut faire naître le contrat de transport; elle les prévient en posant un certain nombre de règles uniformes pour toutes les compagnies adhérentes. On a pu dire avec juste raison que ces règles constituent un code des transports internationaux.

Parmi ces règles posées et qui visent les rapports des expéditeurs et destinataires avec les compagnies, les conditions générales dans lesquelles doivent être effectués les transports ordinaires, et les conditions particulières dans lesquelles doivent être effectués quelques transports spéciaux et les rapports des compagnies entre elles, nous nous attacherons uniquement à celles qui ont trait à la responsabilité des compagnies à l'égard des expéditeurs ou destinataires.

Quand le contrat est-il formé ?

Le contrat de transport est conclu, dit la convention, dès que la gare expéditrice a « accepté au transport la marchandise, avec la lettre de voiture ». (Art. 8.)

Cette acceptation de la gare expéditrice est constatée par l'apposition sur la lettre de voiture du timbre de la gare, avec la date de l'acceptation. Ce n'est donc plus, comme en droit français, la remise de la marchandise au voiturier qui forme le contrat, mais, postérieurement à cette remise, la confection de la lettre de voiture. Et c'est au moyen de cette lettre de voiture que l'expéditeur pourra prouver que le contrat a été réellement conclu. Aussi l'expéditeur peut-il exiger que le timbre soit apposé sur sa lettre immédiatement après la remise de sa marchandise, et en sa présence.

§ 3

ÉTENDUE ET EFFETS DE LA RESPONSABILITÉ

La convention n'innove point, du moins par comparaison avec la loi française, en matière de responsabilité. Aussi serons-nous très bref.

Le chemin de fer reste responsable dans les cas de perte, avarie, retard ; un seul point est à signaler : la convention fixe un délai passé

lequel la marchandise qui n'aura pas été livrée sera considérée comme perdue, sans que l'expéditeur ou le destinataire aient aucune preuve à fournir. Ce délai est de trente jours à partir du jour où la remise aurait dû être faite.

Les limitations apportées à la responsabilité des compagnies sont identiques à celles qui sont reconnues par la loi française. A côté des limitations légales, cas fortuit, force majeure, vice propre, il y a les limitations conventionnelles.

La compagnie n'est pas responsable quand la perte ou l'avarie tiennent au tarif adopté ou à la négligence de l'expéditeur.

C'est ainsi que, l'expéditeur ayant adopté le transport par wagons découverts, la compagnie ne sera pas responsable des avaries qui auront pour cause ce mode de transport. Le chemin de fer ne répond pas davantage de l'avarie survenue pendant le chargement fait par l'expéditeur, ni des accidents arrivés aux bestiaux auxquels, malgré le tarif adopté, l'expéditeur n'a pas donné d'escorte.

La fausse déclaration de l'expéditeur exonère encore la compagnie de toute responsabilité. En effet, la convention n'accepte le transport de certaines marchandises énumérées dans les dispositions réglementaires que sous certaines conditions. Parmi ces conditions, figure la déclaration par l'expéditeur de la nature de

la marchandise qu'il veut faire transporter. Suivant la déclaration faite, différentes précautions d'emballage sont exigées, de même que varient les soins à donner pendant le transport. La convention déclare (art. 43) que la compagnie ne sera pas responsable de ces objets qui, admis au transport sous certaines conditions, ont été expédiés avec une déclaration inexacte ; de même que disparaîtra encore la responsabilité de la compagnie quand l'expéditeur n'aura pas rempli, à l'égard de ces objets, les mesures prescrites.

A qui incombera le fardeau de la preuve pour établir la responsabilité ? La convention dit : Si, eu égard aux circonstances de fait, l'avarie a pu résulter de l'une des causes ci-dessus mentionnées, il y aura présomption que l'avarie résulte de l'une de ces causes, à moins que l'ayant droit n'établisse le contraire. Par conséquent, la présomption est-elle que l'avarie résulte de l'une des causes qui exonèrent le voiturier de toute responsabilité, c'est l'expéditeur ou le destinataire qui devront renverser cette présomption par la preuve que l'avarie est due à une autre cause dont le voiturier est responsable.

Quel sera l'effet de la responsabilité du voiturier ? Le montant de l'indemnité n'est pas calculé d'après les mêmes bases que celles recon-

nues par la loi française ; il faut distinguer suivant les différents cas de responsabilité.

I. Perte totale ou partielle. — L'indemnité mise à la charge de la compagnie est calculée, en cas de perte totale ou partielle, d'après le prix courant des marchandises de même nature et de même qualité. Et, comme ce prix à pu varier entre la date de l'expédition et la date de l'arrivée à destination, et aussi entre le lieu de départ et le lieu d'arrivée, la convention fixe comme point de comparaison le cours au lieu d'expédition et à l'époque où a été faite cette expédition. Si l'on ne pouvait établir quel était, à l'époque indiquée, le cours de la marchandise, on en fixerait la valeur d'après celle des marchandises de même nature et de même qualité.

II. Avarie. — En cas d'avarie, l'indemnité sera égale à la dépréciation subie par la marchandise.

III. Retard. — Deux cas sont à distinguer :

A. — L'expéditeur ou le destinataire ne font la preuve d'aucun dommage résultant de ce retard : ils ont cependant droit à une indemnité égale à une fraction du prix de transport, et qui augmente avec l'importance du retard. Ainsi l'indemnité sera de :

1/10 du prix de transport pour un retard égal ou inférieur à 1/10 du délai de transport ;

$\frac{2}{10}$ du prix pour un retard égal ou inférieur à $\frac{2}{10}$ du délai, mais supérieur à $\frac{1}{10}$ du délai de transport, et ainsi de suite, en suivant la même progression d'après l'importance du retard, sans toutefois que l'indemnité allouée puisse dépasser les $\frac{5}{10}$ du prix du transport.

B.— L'expéditeur où le destinataire apportent la preuve que le retard leur a causé un préjudice : ils pourront alors obtenir une indemnité supérieure aux $\frac{5}{10}$ du prix du transport, mais qui cependant ne pourra dépasser le prix du transport.

Tels sont les principes d'évaluation. Mais ces règles ne sont plus appliquées quand l'expéditeur a fait une déclaration d'intérêt. Alors, dans les différents cas que nous venons de parcourir, l'indemnité est plus élevée. Pour les cas de perte ou d'avarie, outre l'indemnité précédemment fixée, l'ayant droit peut obtenir des dommages-intérêts, qui cependant ne pourront dépasser la somme fixée par la déclaration d'intérêt. Mais il doit, en ce cas, faire la preuve de l'existence d'un préjudice et du montant de ce préjudice.

Pour le cas de retard, l'indemnité sera aussi plus élevée, s'il y a eu déclaration d'intérêt.

Ici encore, deux cas à distinguer, suivant que l'ayant droit fait ou non la preuve du dommage.

Premier cas. — L'ayant droit ne prouve pas que le retard lui a causé un préjudice ?

L'indemnité sera de $\frac{2}{10}$ du prix du transport pour un retard égal ou inférieur à $\frac{1}{10}$ du délai de transport ;

$\frac{4}{10}$ du prix de transport pour un retard égal ou inférieur à $\frac{2}{10}$ du délai de transport.

Et ainsi de suite, en suivant la même progression, l'indemnité pourra atteindre le prix du transport lui-même, mais non le dépasser.

Deuxième cas. — L'ayant droit prouve que le retard lui a été préjudiciable et établit le montant de ce dommage :

L'indemnité pourra être égale au montant du préjudice ; mais le montant de l'indemnité ne pourra jamais dépasser la somme inscrite dans la déclaration d'intérêt.

A ces règles font exception le dol et la faute lourde des chemins de fer ; dans ces deux cas l'expéditeur a droit au paiement de l'indemnité pleine et entière.

§ 4

EXERCICE DE L'ACTION EN RESPONSABILITÉ

La convention part d'un principe différent de celui de la loi française pour dire à qui appartient l'action en matière de transport.

En France, l'expéditeur ou le destinataire peuvent agir indifféremment. La convention se rapproche de la loi allemande, qui n'accorde l'action qu'au porteur de la lettre de voiture. D'après la convention, peut seul agir celui qui a le droit de disposer de la marchandise ; en d'autres termes, l'action suit la propriété. Et l'article 24 de la convention indique le moyen de découvrir où se trouve la propriété. La présomption sera que la propriété est au destinataire, et l'expéditeur, pour agir, doit établir son droit : il le fera d'une manière fort simple par la production du duplicata de la lettre de voiture, duplicata qui lui a été remis par la première compagnie au moment de la formation du contrat. Si l'expéditeur ne pouvait produire ce duplicata, ce serait le destinataire qui, par présomption, serait considéré comme propriétaire ; dès lors, l'expéditeur ne pourrait agir que sur une autorisation du destinataire.

De même, notons encore une divergence entre les règles posées par la convention et celles posées par la loi française sur la détermination des personnes qui peuvent être actionnées.

En France, tout voiturier ayant participé au transport peut être actionné, au choix de l'expéditeur.

La convention limite le choix du deman-

déur : trois voituriers seulement peuvent être actionnés, le premier, le dernier, ou celui dans le transport duquel le dommage a été causé.

Action récursoire. — La compagnie condamnée à payer une indemnité au porteur du duplicata de la lettre de voiture, pourra exercer une action récursoire contre les autres compagnies ayant participé au même transport.

La convention fixe les règles à suivre pour l'exercice de cette action récursoire.

La compagnie demanderesse ne peut assigner séparément et successivement chacune des compagnies qui ont participé au transport ; elle doit former sa demande, dans une seule et même instance, contre toutes les compagnies desquelles elle veut obtenir une indemnité. La sanction de cette règle est rigoureuse : une compagnie a-t-elle été omise dans cette instance commune, la compagnie demanderesse perd tout droit contre elle.

La compagnie qui veut exercer son recours ne peut appeler les autres compagnies en garantie au procès où elle est défenderesse : il ne sera pas permis, dit la convention, d'introduire le recours en garantie dans l'instance relative à la demande principale en indemnité. (Art. 52.) Ce n'est donc qu'après qu'une condamnation sera intervenue contre elle que la compagnie pourra exercer son recours. Mais, si la compa-

gnie assignée par l'expéditeur ne peut à cette instance appeler les autres compagnies, elle a néanmoins dès ce moment, envers ces compagnies, une obligation à remplir : elle doit leur signifier l'assignation qu'elle a reçue, afin que ces compagnies puissent intervenir, si elles le jugent à propos, à cette instance principale. C'est le juge saisi de l'action principale qui fixera le délai dans lequel devra se produire cette intervention.

La convention, après avoir indiqué les conditions d'exercice du recours, détermine la quotité de ce recours.

La base de la demande en recours se trouve dans le jugement relatif à l'instance principale. C'est ce jugement qui, par le montant de la condamnation qu'il prononce, fixe le montant du recours, et c'est précisément parce que de ce jugement dépend la quotité du recours à exercer que les compagnies contre lesquelles le recours est possible, doivent être mises à même par la compagnie défenderesse d'intervenir à cette instance principale, afin de pouvoir, par certains renseignements, faire prononcer une condamnation moins élevée.

Quelle compagnie devra, en définitive, supporter le recours ? La convention dit : le chemin de fer par la faute duquel le dommage a été causé en est seul responsable. Le poids de la

condamnation doit, en définitive, retomber tout entier sur celui auquel le dommage est imputable.

Mais, si le dommage causé n'est pas l'œuvre d'une seule compagnie, que plusieurs y aient concouru, le juge mettra en définitive à la charge de chacune d'elles la part correspondant à l'importance du dommage survenu sur chaque réseau. C'est aussi d'après ce principe que sera réglée l'indemnité en cas de retard; chaque compagnie supportera une partie de l'indemnité proportionnelle à l'importance du retard que la marchandise a éprouvé sur son réseau.

Si, en fait, il est impossible de dire dans quelle proportion s'est accru le dommage sur tel et tel réseau, l'indemnité sera répartie entre les diverses compagnies à la charge desquelles une faute sera relevée. Mais il pourra aussi arriver qu'on ne puisse faire contre aucune compagnie la preuve d'une faute: dès lors, toutes les compagnies ayant participé au transport supporteront toutes une part de l'indemnité, proportionnellement au prix de transport que chacune d'elles aurait perçu en cas de bonne exécution.

Si l'une des compagnies responsables était insolvable, le montant de l'indemnité mis à sa charge serait réparti entre les différentes autres

compagnies responsables, proportionnellement au prix de transport sur chaque réseau.

§ 5

COMPÉTENCE

Le tribunal compétent pour connaître de l'action intentée contre une compagnie sera celui siégeant dans l'État où cette compagnie aura son domicile, et, parmi les tribunaux de cet État, le demandeur devra s'adresser à celui désigné par la loi de cet État.

Nous avons vu précédemment que l'expéditeur pouvait à son gré actionner, soit le premier voiturier, soit le dernier, soit le voiturier auteur du dommage. Chacune de ces compagnies peut avoir son domicile dans un État différent, et, par conséquent, suivant le choix que fera l'expéditeur, la compétence variera. Mais ce droit d'option expire par l'exercice de l'action en responsabilité ; dès que l'action est intentée, le choix est devenu définitif, et la compétence est désormais acquise.

En ce qui concerne l'action récursoire, le juge compétent est celui du domicile de la compagnie contre laquelle s'exerce le recours ; et, comme le recours peut être exercé contre toutes

les compagnies ayant participé au transport, mais à condition que ce soit dans une seule et même instance, la règle précédente, d'après laquelle est exclusivement compétent le juge du domicile de la compagnie défenderesse, soulevait une difficulté. La convention tranche cette difficulté en donnant au demandeur, dans cette hypothèse, le choix entre les juges des différents domiciles des compagnies défenderesses au recours. (Art. 53.)

Il est d'ailleurs loisible aux intéressés de déroger à ces règles par des conventions spéciales.

§ 6

EXTINCTION DE L'ACTION EN RESPONSABILITÉ

Fin de non-recevoir. — Les règles adoptées par la convention sont beaucoup plus compliquées que celles posées par la loi française. En principe, aucun délai n'intervient pour que le voiturier puisse opposer la fin de non-recevoir. Le paiement du prix de transport et autres frais occasionnés par la marchandise et la réception de la marchandise, éteignent de plein droit l'action contre le voiturier.

L'action ne peut être conservée que par le refus d'accepter la livraison, de payer le prix,

ou encore par une réclamation immédiate, ou des réserves prises lors de la réception de la marchandise, si elles sont consenties par le chemin de fer.

Mais cette règle rigoureuse reçoit quelques exceptions. En premier lieu, la fraude faisant échec à toutes les règles, l'action survivra au paiement et à la livraison, si le dommage a pour cause le dol du voiturier, et, au dol, la convention assimile la faute grave.

En cas de retard, un délai de 7 jours est accordé à l'ayant droit pour faire sa réclamation à l'un des trois voituriers dont la convention lui donne le choix. En cas de perte partielle, l'ayant droit ne sera pas non plus forclos par le paiement et la réception, s'il a, dès le moment de la livraison, fait constater, par procès-verbal dressé par le chemin de fer, l'état de la marchandise, le montant du dommage et, s'il est possible, la cause et l'époque de la perte partielle, ou si, à défaut de cette constatation amiable, l'ayant droit a réclamé une constatation judiciaire de l'état de sa marchandise. Mais, à défaut de l'une ou de l'autre de ces constatations, l'ayant droit sera forclos par le paiement et la réception, à moins que cette constatation n'ait été omise que par la faute du chemin de fer.

En cas d'avaries, la convention distingue

entre les avaries apparentes et les avaries non apparentes.

L'avarie est-elle apparente, la forclusion est immédiate, la fin de non-recevoir s'applique dans toute sa rigueur ; l'avarie est-elle non apparente, la fin de non-recevoir n'est pas immédiate, mais le destinataire doit, aussitôt après la découverte du dommage, faire faire une constatation amiable par la compagnie de l'état de la marchandise ou, à défaut, une constatation judiciaire. Ces demandes en constatation ne sont assujetties à aucune forme ; il faut seulement qu'elles soient faites par écrit. (Art. 44.) Il faut de plus que cette découverte faite par le destinataire ne survienne pas après un délai de sept jours depuis la livraison ; car, si le destinataire a attendu que ce délai soit passé pour vérifier l'état de sa marchandise, il a fait preuve d'une grande négligence. Au cas où la demande en constatation serait faite dans le délai de sept jours après réception, l'action sera conservée ; mais, pour réussir dans sa demande, l'ayant droit devra prouver que l'avarie intérieure constatée s'est produite pendant la durée du transport.

Cette exception au principe de la forclusion immédiate en cas d'avarie intérieure cesse d'être applicable quand, au moment de la livraison, le chemin de fer a mis à même le destina-

taire de vérifier immédiatement le contenu de son colis.

La fin de non-recevoir ne s'applique pas aux actions en détaxe.

§ 7

PRESCRIPTION

Si la fin de non-recevoir est quelque peu compliquée, la prescription est, par contre, réglée avec une grande simplicité. La convention fixe un délai uniforme de prescription : toutes les actions relatives au transport, pour perte totale, partielle, retard, sont prescrites dans le délai d'un an. Il n'est pas fait exception à cette règle pour les actions en détaxe, qui sont prescrites dans le même délai. (Art. 12.) Une seule exception est apportée à cette prescription annuelle commune, pour les cas où le dommage a pour cause le dol ou la faute grave du voiturier.

Suivant la cause de l'action, nous trouvons un point de départ différent au délai de prescription : en cas d'avarie ou de perte partielle, le délai de la prescription part du jour de la livraison.

En cas de perte totale ou de retard, la prescription court du jour où expire le délai de livraison.

Pour l'action en détaxe, le délai part du jour du paiement.

La prescription est interrompue, non par des causes uniformes, mais suivant la loi du pays où l'action est intentée.

Nous avons discuté, en droit français, la question de savoir si l'expéditeur dont l'action est prescrite peut, lorsqu'il est lui-même actionné par le voiturier, invoquer pour sa défense, à titre d'exception, le fait qui donnait naissance à son action. La convention tranche la question par la négative : « Les réclamations éteintes ou prescrites ne pourront être reprises, ni sous forme de demandes reconventionnelles, ni sous forme d'exception. »

CHAPITRE IX

DE LA RESPONSABILITÉ DE L'ÉTAT DANS LES TRANSPORTS FAITS PAR LA POSTE

A la différence des divers transports dont nous nous sommes occupé jusqu'ici, et qui sont effectués ou par des particuliers ou par des compagnies obéissant à une réglementation particulière, mais soumis à la libre concurrence, les transports par la poste sont accomplis par l'État, et sont régis par une législation spéciale. Les voituriers ne peuvent, sans encourir des pénalités assez sévères, accepter ces transports. L'État a toujours eu un monopole en cette matière. Un arrêté consulaire du 27 prairial an IX défend à tous les entrepreneurs de voitures libres, et à toutes autres personnes étrangères au service des postes, de s'immiscer dans le transport des lettres, journaux, feuilles à la main, ouvrages périodiques, papiers et paquets pesant un kilo et au-dessous, dont le port est exclusivement réservé à l'administration des postes. Seuls étaient exclus de la prohibition : les sacs de procédure, les paquets uniquement relatifs au service personnel des entre-

preneurs de voiture. Ce monopole fut plus tard restreint par la loi du 25 juin 1856, le décret du 16 octobre 1870 et une loi du 6 avril 1878. Les voituriers libres peuvent, sous certaines conditions, transporter : recueils, journaux, mémoires, imprimés, etc. Le voiturier qui accepte le transport de ces objets obéit aux règles ordinaires de la responsabilité.

Nous ne nous occupons que du transport des objets dont se charge l'État.

C'est qu'en effet l'expéditeur d'une lettre ou d'un colis postal fait avec l'État, devenu voiturier, un véritable contrat de transport, au même titre que l'expéditeur d'une marchandise contracte avec un voiturier. Mais ce contrat de transport auquel l'État est partie obéit à des règles particulières, différentes de celles qui régissent les transports ordinaires. Laissant de côté l'organisme et le fonctionnement de cette administration postale, nous n'examinerons que les règles relatives à la responsabilité de l'État.

SECTION PREMIÈRE

Transports par la poste

Le voiturier ordinaire est responsable dans les cas de perte, avarie, retard, sauf les exceptions tirées du cas fortuits, du vice propre, de

la force majeure. En matière postale, le principe est différent, et fait échec aux règles ordinaires de la responsabilité en matière de transport.

L'administration, en principe, n'encourt aucune responsabilité : on a pensé que la responsabilité ordinaire aurait trop lourdement pesé sur l'État, les transports postaux étant innombrables et les retards pouvant être fréquents.

Il y avait, d'ailleurs, une difficulté particulière tenant à la preuve de la formation du contrat, point de départ de la responsabilité. En matière ordinaire, l'expéditeur qui remet sa marchandise au voiturier en reçoit un récépissé qu'il pourra ensuite invoquer comme preuve ; le particulier qui jette une lettre à la poste n'a aucun titre entre les mains. Il est pourtant certains cas où l'administration est responsable.

§ 1^{er}

DANS QUELS CAS L'ÉTAT EST RESPONSABLE

L'État ne répond en principe ni de la perte ni des avaries, ni du retard. Ce principe ne comporte des exceptions que pour le cas de perte ; il reste au contraire entier pour les cas de retard.

Mais, même pour les cas de perte, la règle

générale est encore la non-responsabilité, et ce n'est que dans quelques hypothèses spécialement déterminées que l'État peut encourir la responsabilité.

Il y aura responsabilité en cas de perte :

Pour les valeurs déclarées, pour les sommes encaissées par l'administration, pour les sommes remises à découvert pour être converties en mandat, pour les objets recommandés, pour les effets de commerce remis pour encaissement.

Mais, dans ces cas de responsabilité, nous nous écartons encore des règles ordinaires pour la fixation de l'indemnité due. Au lieu de prendre en considération d'une façon uniforme, comme en matière ordinaire, le préjudice subi, on fixe le montant de l'indemnité suivant des éléments variables.

Tantôt la responsabilité sera illimitée, c'est-à-dire que le montant de l'indemnité sera égal au préjudice ; tantôt la responsabilité sera limitée, c'est-à-dire que, quelle que soit l'étendue du préjudice, le montant de l'indemnité sera fixé à l'avance.

§ 2

CAS OU IL Y A RESPONSABILITÉ ILLIMITÉE ET EFFETS DE LA RESPONSABILITÉ ILLIMITÉE

A.— L'État sera responsable quand il y aura valeur déclarée, et devra rembourser le montant

intégral du préjudice subi ; mais il n'en fut pas toujours ainsi. Il était d'abord défendu d'insérer dans les lettres aucune valeur, de quelque nature qu'elle fût. (Loi du 28 nivôse an V.) Mais, cette prohibition restant lettre morte, et la circulation des valeurs par la poste étant considérable, on préféra rapporter cette interdiction et autoriser le transport par la poste de valeurs au porteur. Ce fut l'œuvre de la loi du 4 juin 1859 qui établit la responsabilité de l'État, et indiqua les formalités nécessaires pour que cette responsabilité prît naissance.

La déclaration de valeur résulte d'une formalité qui consiste à indiquer, au moment de l'expédition, le montant de la valeur expédiée ; un récépissé remis au déclarant constate l'accomplissement de cette formalité. C'est par la production de ce récépissé que l'expéditeur fera la preuve de la formation du contrat.

Mais quelques conditions sont encore exigées pour que la responsabilité de l'État soit engagée : ces valeurs devront être remises sous une enveloppe portant mention de la valeur déclarée, et close de cachets reproduisant un signe particulier à l'expéditeur. Ces valeurs peuvent d'ailleurs consister en billets de banque, coupons de dividendes et d'intérêts payables au porteur. (Loi du 4 juin 1859, art. 1^{er}.) En cas de perte, l'État devra rembourser la valeur intégrale.

Cependant, il ne doit d'indemnité que jusqu'à concurrence de 10.000 fr. (Loi du 25 janvier 1873, art. 10.) La loi du 4 juin 1859, art. 3, avait d'abord fixé ce maximum à 2.000 fr. L'expéditeur pourra expédier une somme supérieure à ce maximum, mais il ne touchera, en cas de perte, qu'une indemnité de 10.000 ¹. Il sera donc prudent de ne pas mettre, sous une seule enveloppe, une somme supérieure à 10.000 fr.

Mais les valeurs expédiées peuvent aussi consister en bijoux (loi du 25 juin 1873) qui devront alors être enfermés dans une boîte.

La responsabilité de l'État, en cas de perte, sera engagée jusqu'à concurrence de 10.000 fr. par expédition, et, dans cette limite, l'indemnité sera égale au préjudice subi. Comme base d'évaluation de ce préjudice, on prendra la déclaration de valeur.

D'ailleurs, l'expéditeur peut déclarer une valeur inférieure à celle réellement contenue dans le prix qu'il présente. Mais, en cas de perte, malgré les preuves qu'il pourrait faire, il ne touchera qu'une indemnité égale à la valeur déclarée. Au contraire, l'expéditeur ne peut, sous peine d'encourir l'emprisonnement et l'amende, déclarer une valeur supérieure à celle qu'il expédie réellement. Le motif en est qu'une

1. Cassat. 31 janvier 1893 (D. 93, 1, 249).

telle déclaration n'a qu'un but : frauder l'administration dans l'espoir de bénéficier de cette différence en cas de perte. Du motif même de la prohibition, il suit que l'expéditeur qui, par erreur, ferait une déclaration de valeur supérieure à la valeur réelle, ne tomberait pas sous le coup de la pénalité indiquée.

La force majeure exclut toute responsabilité¹. (Loi du 5 juin 1859, art. 3.) Il faut entendre, par force majeure, comme nous l'avons précédemment indiqué, tout événement échappant aux prévisions et auquel on ne peut résister, tel que le vol à main armée, un naufrage ; il ne faut donc pas restreindre le cas de force majeure au vol à main armée². Il y aurait encore force majeure au cas où le facteur aurait été assassiné³. Mais, de même que pour les transports ordinaires, la responsabilité du voiturier subsisterait au cas où l'événement ne se serait produit ou n'aurait produit ses effets que par la faute du voiturier ou de ses employés.

C'est ainsi que l'abordage qui a occasionné la perte du navire porteur de dépêches ne constitue pas un cas de force majeure libérant l'État de toute responsabilité, s'il a été causé par la faute du capitaine⁴.

1-2. Cassat., 26 décembre 1866 (D., 67, 1, 26).

3. Paris, 9 juillet 1872 (D., 74, 2, 493). — Cassat., 15 novembre 1871 (D., 73, 1, 341).

4. Agen, 27 juin 1882 (*Gas. Pal.*, 83, 2, 396).

L'État n'encourt aucune responsabilité en cas de retard.

B. — L'État devra encore la réparation intégrale du préjudice causé quand il aura encaissé une certaine somme.

L'administration est appelée à encaisser pour le compte d'un particulier :

1° Au cas de mandat, l'expéditeur verse une certaine somme, qui devra être payée au destinataire ;

2° En cas d'envoi contre remboursement et de recouvrement d'effets de commerce.

L'administration reçoit alors une certaine somme du destinataire pour remettre à l'expéditeur. (Loi du 5 avril 1879, art. 7.) Dans ces hypothèses, par l'effet de l'encaissement, l'administration devient débitrice de la somme reçue, débitrice d'un corps certain. Aussi la responsabilité encourue par l'État diffère-t-elle de celle qui résulte de l'expédition de valeurs déclarées. Car de ce que l'administration est débitrice d'un corps certain, il suit qu'elle est responsable, même dans les cas de force majeure, car les risques sont à sa charge ; de plus, le montant de l'indemnité sera égal au préjudice subi. Seulement, pour le recouvrement d'effets, la responsabilité ne va que jusqu'à concurrence d'une certaine somme, fixée d'abord à 1,000 francs par décret du 3 janvier 1880, et

ensuite à 2,000 francs par décret du 19 juin 1882.

Pour l'envoi contre remboursement, le maximum fut d'abord fixé à 500 francs par la loi du 5 août 1879, article 1^{er}, puis porté à 1,000 par décret du 3 janvier 1880, et enfin à 2,000 par la loi du 20 juillet 1892, article 1^{er}.

§ 3

DANS QUELS CAS Y A-T-IL RESPONSABILITÉ LIMITÉE ET EFFETS DE LA RESPONSABILITÉ LIMITÉE

Il y aura responsabilité limitée :

A. — Quant il s'agit d'objets recommandés. — Tout objet peut être recommandé par l'expéditeur (lettres, papiers, échantillons). Aucun mode de fermeture n'est spécialement exigé pour l'enveloppe contenant l'objet recommandé. L'expéditeur peut insérer des valeurs au porteur dans une lettre recommandée ; mais, s'il ne fait pas de déclaration de valeur, le transport s'effectuera à ses risques et périls.

L'État n'est responsable qu'en cas de perte totale de l'objet recommandé ; il ne répond pas de la spoliation. Il y a spoliation quand le contenu ayant été détourné, l'enveloppe seule arrive à destination. Cette distinction peut paraître

ture, car le contenant qui arrive seul à destination est dépourvu de toute valeur. S'il y a perte totale, contenant et contenu de l'objet recommandé, l'État en est responsable ; mais il ne devra, quelle que soit la valeur perdue, qu'une indemnité uniformément fixée à 25 francs. (Art. 4 loi du 25 janvier 1873.) Il suffit qu'il y ait perte pour que l'indemnité de 25 francs soit accordée à l'ayant droit, que l'objet ait une valeur supérieure ou moindre.

B. — L'État encourt encore la responsabilité limitée quand il s'agit d'effets à recouvrer. Le recouvrement de valeurs a été créé par la loi du 5 avril 1879, et le maximum a été fixé à 2,000 francs.

Il est nécessaire de décomposer l'opération pour mettre en lumière la responsabilité.

L'expéditeur qui désire que la poste opère un recouvrement adresse la valeur à recouvrer au bureau de poste qui doit opérer ce recouvrement. La lettre qui contient cette valeur à recouvrer est recommandée, et l'État en est responsable en cas de perte ; mais sa responsabilité est limitée à une valeur de 50 francs. Cette garantie restreinte sera cependant le plus souvent suffisante ; car l'expéditeur pourra presque toujours faire utilement opposition au paiement des effets perdus. A la différence des cas précédents, il n'y a pas à distinguer s'il y a perte totale ou par-

tielle ; l'État est donc responsable de la spoliation et encourt, en ce cas, la même responsabilité.

La lettre recommandée contenant la valeur à recouvrer étant arrivée au bureau qui doit opérer le recouvrement, l'administration n'encourt aucune responsabilité, en ce qui concerne la présentation de cet effet au débiteur. La poste, après avoir reçu des mains du débiteur et encaissé le montant de l'effet, convertit la somme en un mandat au nom de l'expéditeur. Dès ce moment, en cas de perte, il n'y a plus responsabilité limitée, mais responsabilité illimitée ; car il y a somme encaissée, et l'État doit la réparation intégrale du préjudice subi (5 avril 1879, art. 7) ; car nous retombons alors dans le deuxième cas de responsabilité illimitée.

Tels sont les seuls cas, indiqués par les différentes lois, où l'État encourt la responsabilité.

§ 4

CAS OU IL Y A FAUTE DES AGENTS

Faut-il ajouter à cette énumération tous les autres cas de perte, avarie, retard, qui auront pour cause la fraude ou la faute des agents de l'administration ? En droit commun, le voiturier

répond des fautes de ses employés : faut-il également dire que l'État est responsable de ses agents, et l'article 1384 s'applique-t-il à l'État comme aux simples particuliers ?

Une opinion soutient la négative et dit : l'État ne peut pas répondre de ses agents¹ comme le ferait un particulier ; car cette responsabilité ne concerne que l'intérêt privé entre particuliers, et les conséquences de cette responsabilité de l'État seraient inadmissibles. En effet, dit-on, on ne peut admettre que l'État soit obligé de discuter et de justifier le choix qu'il fait de ses agents ; d'un autre côté, une telle responsabilité, si elle était reconnue, ruinerait l'économie de la législation sur les transports par la poste. Cette législation spéciale a pour principe la non-responsabilité, et voici qu'en rendant l'État responsable de la faute de ses agents, on fait renaître la responsabilité, même dans les cas de retard, où les lois spéciales ne l'ont jamais admise. Nous pensons, au contraire, malgré ces arguments, que l'État est responsable de la faute de ses agents².

L'État remplit le rôle de voiturier ; il passe

1. Conseil d'État, 12 juillet 1851 (D., 51, 3, 66). — Conseil d'État, 14 septembre 1852 (D., 53, 3, 12'.

2. 12 janvier 1849 (D., 49, 1, 39). — 12 mai 1851 (D., 51, 1, 139) Colmar, 25 janvier 1848 (D., 49, 2, 345). — DEMOLOMBE, XXXI, n° 637 — AUBRY et RAU, IV, § 447, note 16.

avec ses agents un contrat de même nature que celui passé entre un voiturier ordinaire et ses employés. C'est donc comme un simple voiturier qu'il doit être considéré, et, comme tel, il est responsable des agents qu'il emploie. Nous ne voyons pas pour quel motif il pourrait être dispensé d'employer des agents présentant toutes garanties, ni pourquoi, si le choix a été défectueux, il ne répondrait pas des vols commis par ses employés.

Cette responsabilité forme le droit commun ; car, aux termes de l'article 1384, les maîtres et commettants sont responsables du dommage causé par leurs préposés dans les fonctions auxquelles ils les ont employés. C'est là le principe général qui doit être appliqué tant que la loi n'y apporte pas d'exception. Or, aucun texte ne libère l'État de cette responsabilité. Au contraire, elle est consacrée en différentes matières par des dispositions législatives spéciales, notamment par la loi des 16 et 22 août 1791 sur les douanes, titre XIII, article 19, et la loi du 14 juillet 1845 sur la police des chemins de fer, article 22, alinéa 2, et la jurisprudence, en vertu de cette responsabilité de droit commun, décide que l'administration des postes est obligée de réparer le préjudice résultant des accidents occasionnés par ses voitures¹. D'ailleurs, n'est-il pas naturel,

1. Cassat. 22 novembre (D. 48, 1, 252) — 1^{er} avril 1815 (D. 45 1, 261).

même dans une matière spéciale, de revenir au droit commun sur tous les points où la législation spéciale n'y a pas dérogé. Le cas de faute des agents n'a pas été prévu; il faut donc appliquer les règles ordinaires. La conséquence pratique, ajoute-t-on, sera que l'État devra payer une indemnité dans des cas très nombreux pour des retards, même minimes, de tous objets transportés, et le budget en sera d'autant plus lourdement chargé. Mais l'État n'aurait-il pas, dans ce cas, recours contre l'agent coupable ?

§ 5

PRESCRIPTION

L'expéditeur comme le destinataire pourront agir contre l'État dans le cas où sa responsabilité sera engagée. L'action sera prescrite par le délai de 5 ans. Mais, pour déterminer le point de départ de ce délai, il faudra considérer l'objet de l'action. S'agit-il d'une réclamation pour une somme versée, le délai partira du jour du versement; s'agit-il d'une réclamation pour d'autres valeurs, le délai partira du jour où elles ont été déposées.

Exceptionnellement, le délai a été réduit à un an pour les bons de poste. (Loi du 29 juin 1882.)

§ 6

COMPÉTENCE

En toute hypothèse, l'ayant droit a la faculté d'adresser au Ministre sa réclamation. Mais ce n'est pas comme juge que le Ministre connaîtra de la réclamation ainsi faite ; il ne sera saisi que comme chef de l'administration, et c'est à ce titre qu'il sera mis à même de prononcer sur le litige. La compétence appartient au tribunal civil. La loi du 4 juin 1859, article 3, et celle du 25 juin 1873, article 8, indiquent formellement cette compétence. Mais une difficulté naît sur la portée à donner à ces textes. La loi du 4 juin 1859 règle les valeurs déclarées ; le tribunal civil est donc compétent sans difficulté quand il y a eu déclaration de valeur, mais la loi est muette sur les autres cas de responsabilité. Faut-il, par extension, reconnaître la même compétence à tous les autres cas, ou faut-il dire qu'en l'absence de texte, la compétence revient aux tribunaux administratifs dans une matière où l'État est intéressé ?

La responsabilité de l'État est, comme nous l'avons dit, tantôt illimitée et tantôt limitée. La loi du 4 juin 1859 indique la compétence des

tribunaux civils dans le premier cas de responsabilité illimitée, c'est-à-dire pour les valeurs déclarées; on doit admettre cette même compétence pour le second cas de responsabilité illimitée qui concerne les sommes reçues par la poste; car il serait singulier que ces deux cas d'une même responsabilité reçussent une solution différente. En ce qui concerne les cas de responsabilité limitée, la question de compétence est plus discutable; elle se pose aussi dans tous les autres cas où la responsabilité de l'État est engagée par la faute de ses agents.

Une opinion soutient que la compétence appartient aux tribunaux administratifs¹. En effet, dit-on, il est de principe, en matière administrative, que l'autorité administrative a seule qualité pour déclarer l'État débiteur²; d'un autre côté, le pouvoir judiciaire ne peut empiéter sur le pouvoir administratif. Si des contestations s'élèvent entre l'État et un particulier, c'est l'autorité administrative qui est compétente; le tribunal civil n'en peut connaître, car l'État ne peut pas être contraint de venir discuter, devant l'autorité judiciaire, les mesures qu'il aura cru devoir prendre. Le service de l'administration

1. Conseil d'État 8 août 1844 (S. 45, 2, 58). — 9 février 1847 (S. 47, 2, 378).

2. Conseil d'État 9 décembre 1853 (D 53, 3, 21). — Tribunal des conflits 7 avril 1851 (D. 51 3, 35).

postale est un service administratif dont doivent seuls connaître les tribunaux administratifs. Au reste, ajoute-t-on, cette solution est confirmée par les lois des 10 et 20 juillet 1891, qui déclarent que les tribunaux civils ne peuvent ordonner aucun changement dans le service des postes.

Mais nous pensons, au contraire, que la compétence appartient aux tribunaux civils¹. L'autorité administrative n'a compétence exclusive, pour reconnaître l'État débiteur, que dans les cas prévus par la loi ; or, le cas de responsabilité de l'État, en matière de transport, n'a pas été prévu : il faut donc faire retour au droit commun.

D'un autre côté, la compétence des tribunaux civils ne fera pas échec à la règle de la séparation des pouvoirs ; en effet, c'est un véritable contrat de transport qui est conclu et l'État n'agit qu'en qualité de voiturier. Dès lors, les tribunaux auront à apprécier une question relative au transport sans avoir à discuter les règlements intérieurs de l'administration : ils ne pourront donc empiéter en aucune façon sur le domaine administratif. Si, d'ailleurs, il y avait lieu, pour statuer sur la responsabilité, d'apprécier la régularité d'une mesure intérieure, sur cette question, essentiellement administrative, la

1. SOURDAT. *De la responsabilité* (T. II), nos 1067 et 1084.

compétence reviendrait au tribunal administratif et l'autorité judiciaire sursoierait jusqu'à ce qu'une solution soit intervenue.

SECTION II

Colis postaux

L'administration se charge du transport des colis postaux. Les colis postaux sont de petits paquets dont le poids a varié : primitivement fixé à un maximum de 3 kilos, il a été successivement porté à 5 kilos et à 10 kilos.

Il faut remarquer que l'État n'effectue pas par lui-même le transport dont il a le monopole, mais se substitue le chemin de fer. (Convention du 2 novembre 1880.) Cette circonstance ne modifie d'ailleurs en rien le caractère du contrat intervenu. C'est toujours l'État qui a qualité pour faire le transport, mais qui, au lieu de l'effectuer par ses propres agents, délègue le chemin de fer. Dès lors, la compagnie, tenant ses pouvoirs de l'État, contracte directement avec l'expéditeur, et est responsable vis-à-vis de celui-ci. Le transport des colis postaux a été réglé par une convention internationale du 3 novembre 1880, révisée à Lisbonne par une convention du 21 novembre 1885. Ces conventions internatio-

nales règlent surtout les rapports des différents États entre eux, et laissent à la législation de chaque État le soin de décider sur les difficultés relatives à l'exécution du contrat qui pourraient s'élever entre les expéditeurs et les compagnies. Une loi du 3 mars 1881 approuve ces dispositions, les applique aux transports intérieurs, et décide que des décrets détermineront les conditions d'application de cette convention.

§ 1^{er}

CAS DE RESPONSABILITÉ ET EFFETS DE LA RESPONSABILITÉ

La responsabilité de l'État est fixée d'après les mêmes bases que pour les transports par la poste : pour les transports internationaux, par la convention internationale du 3^e novembre 1880, et pour les transports intérieurs, par des décrets pris par le gouvernement, en vertu d'une délégation qui lui a été faite par la loi du 3 mars 1881. Il n'y a indemnité qu'en cas de perte, jamais en cas de retard.

A. — *Responsabilité illimitée.* — Quand les colis postaux sont expédiés avec déclaration de la valeur de leur contenu, il y a responsabilité illimitée. Cette déclaration doit être faite dans les mêmes conditions et obéit aux mêmes règles

que la déclaration des valeurs contenues sous enveloppe. Dès lors, en cas de perte, l'expéditeur touchera une indemnité égale au montant de la valeur déclarée. (Déc. 27 juin 1892, art. 7.)

B. — La responsabilité sera limitée dans les autres cas. En cas de perte, l'indemnité sera égale au préjudice subi, mais, toutefois, sans pouvoir dépasser un maximum proportionnel au poids du colis : pour un colis ne dépassant pas 3 kilos, l'indemnité sera de 15 francs (art. 11, convent. 3 novembre 1880) ; pour un colis dont le poids est supérieur à 3 kilos et ne dépasse pas 5 kilos, l'indemnité sera de 25 francs (convention du 4 juillet 1891, art. 13) ; pour un colis dont le poids est supérieur à 5 kilos, mais ne dépasse pas 10 kilos, l'indemnité sera de 40 francs (déc. 29 avril 1898).

§ 2

FIN DE NON-RECEVOIR ET PRESCRIPTION

L'Etat est protégé, non seulement par une responsabilité très limitée, mais par une fin de non-recevoir rigoureuse. Le fait seul de la réception du colis entraîne la fin de non-recevoir. (Déc. 19 avril 1881, art. 8.) Il y a aussi une courte prescription d'un an, et dont le point de départ est fixé au jour du dépôt du colis postal.

§ 3

COMPÉTENCE

Une convention du 2 novembre 1880, passée entre l'État et les compagnies de chemins de fer, charge ces dernières du transport des colis postaux.

L'article 10 de cette convention du 2 novembre 1880, adopté par la convention du 15 janvier 1892, article 17, a trait à la compétence et est ainsi conçu :

« Toutes les contestations auxquelles pourraient donner lieu, entre l'administration, les compagnies et les tiers, l'exécution et l'interprétation de la présente convention, ainsi que de la convention nationale et du règlement d'exécution auquel elle se réfère, seront jugées par les tribunaux administratifs. »

Une opinion soutient qu'en présence de ce texte, toutes les difficultés relatives au contrat de transport des colis postaux sont exclusivement de la compétence administrative ¹.

1. Toulouse, 13 avril 1833, Paris, 27 août 1884 (S., 84, 2, 219). — Cassat., 11 février 1884 (D., 84, 1, 97). — Rennes, 19 janvier 1897, — Trib. com. Seine, 15 septembre 1893. — Montpellier, 24 octobre 1893 (D., 93, 2, 68).

Dans le service postal, dit-on, la compagnie n'est plus un voiturier ordinaire ; elle est substituée à l'État, auquel elle est censée prêter son matériel et ses agents ; elle est, dès lors, placée en dehors du régime légal applicable à tout commissionnaire de transports ; elle doit donc être assujettie à la même compétence que l'État lui-même. Et la jurisprudence décide que le tribunal civil ne serait compétent qu'autant que l'action en responsabilité intentée par l'expéditeur, serait dirigée contre l'employé auteur du fait délictueux ¹.

Mais nous ne pensons pas que la juridiction administrative soit compétente ².

En effet, d'une part, le texte invoqué ne nous paraît pas décisif. L'article 10 de la convention du 2 novembre 1880 donne compétence aux tribunaux administratifs pour ce qui regarde « l'exécution et l'interprétation de la convention. » Or, la convention a pour but de charger les compagnies d'opérer les transports des colis postaux à la place de l'État, et de régler les conditions de cette substitution. Les compagnies pourront donc avoir des difficultés de deux ordres différents, — difficultés relatives aux

1. Trib. com. Seine, 15 septembre 1898 (D., 99, 2, 69).

2. Trib. civ. Nogent-sur-Seine, 23 février 1882 (D., 82, 3, 47). — 20 juillet 1868 (D., 69, 1, 369). — 31 décembre 1866 (D., 67, 1, 57). — 13 décembre 1871 (D., 72, 1, 360).

rapports existant entre les compagnies concessionnaires et l'État, pouvoir public accordant cette concession, — difficultés relatives aux actes d'exploitation, et qui surviendront entre les compagnies et les particuliers.

Le texte invoqué n'a donc pas une portée générale ; il ne donne compétence aux tribunaux administratifs que pour les difficultés relatives aux conditions mises par l'État à la cession de son monopole, et laisse en dehors de ses prévisions les contestations entre les particuliers et les compagnies sur les conditions du transport effectué.

Cette manière de voir est d'ailleurs corroborée par les expressions « exécution et interprétation de la convention » employées dans l'article 10. Le texte ne vise pas les défauts du transport à l'égard des tiers, car c'est là contestation au sujet d'un contrat de transport passé par un expéditeur avec un voiturier. Cette distinction s'explique d'ailleurs fort bien. Il est naturel que l'interprétation de la convention et son exécution entre l'État et les compagnies qu'il se substitue, soient du ressort des tribunaux administratifs ; comme aussi il est raisonnable que les tribunaux civils connaissent des difficultés relatives à la mauvaise exécution du contrat de transport.

On objecte qu'en cette matière le voiturier

doit être assimilé à l'État, auquel il est substitué, et être, par conséquent, soumis aux mêmes règles.

Cette objection n'en est pas une en réalité. Nous reconnaissons que la compagnie agit au lieu et place de l'État; mais, si l'État, ne se substituant aucune compagnie concessionnaire, se livrait directement à cette exploitation, il n'y aurait plus lieu alors de distinguer entre les difficultés administratives et les difficultés d'ordre privé. En effet, il n'y aurait plus que l'État entrepreneur de transport avec le public, et les difficultés qui surgiraient entre l'État agissant comme simple voiturier et les particuliers seraient d'ordre privé et, par conséquent, de la compétence des tribunaux de droit commun. De sorte que dire que les compagnies concessionnaires doivent être assimilées à l'État, auquel elles sont substituées, ne vient pas à l'encontre de notre solution.

Telles sont les particularités que présente, au point de vue de la responsabilité, le contrat de transport des colis postaux.

Vu :

Le Professeur Président de la Thèse,
DANJON.

Vu :

Le Doyen de la Faculté,
EDMOND VILLEY.

Vu et permis d'imprimer :

Le Recteur de l'Université de Caen,
E. ZEVORT.

TABLE

	Pages
CHAPITRE I ^{er} . — DES COMMISSIONNAIRES DE TRANSPORTS. .	9
SECTION I ^{re} . — <i>Définition</i>	9
SECTION II. — <i>Énumération des différents commissionnaires</i>	13
SECTION III. — <i>Ce qui différencie le chemin de fer.</i> . .	15
CHAPITRE II. — POINT DE DÉPART DE LA RESPONSABILITÉ.	18
SECTION I ^{re} . — <i>Formation du contrat.</i>	18
SECTION II. — <i>Preuves de la formation du contrat</i> . .	23
§ 1 ^{er} . — L'expéditeur a un titre	23
§ 2. — L'expéditeur n'a pas de titre	24
CHAPITRE III. — ÉTENDUE DE LA RESPONSABILITÉ	26
SECTION I ^{re} . — <i>Causes de la responsabilité</i>	26
§ 1 ^{er} . — Avant le transport.	26
§ 2. — Pendant le transport.	28
SECTION II. — <i>Limitation légale de la responsabilité</i> . .	32
§ 1 ^{er} . — Définition (cas fortuit, force majeure, vice propre)	32
§ 2. — Preuves des cas fortuit, force majeure, vice propre	36
SECTION III. — <i>Limitation conventionnelle</i>	40
§ 1 ^{er} . — Tarifs.	40
§ 2. — Clause de non-responsabilité	44
§ 3. — Bulletin de garantie.	52

	Pages.
CHAPITRE IV. — EFFETS DE LA RESPONSABILITÉ	54
SECTION 1 ^{re} . — <i>Montant du dommage</i>	54
§ 1 ^{er} . — <i>Damnum emergens</i>	55
§ 2. — <i>Lucrum cessans</i>	56
SECTION II. — <i>Clauses et causes restrictives</i>	60
§ 1 ^{er} . — Absence de déclaration	61
§ 2. — Limitation de réparation à 150 fr.	71
§ 3. — Clause pénale.	74
§ 4. — Fausse déclaration	77
SECTION III. — <i>Preuve du dommage</i>	81
§ 1 ^{er} . — Nécessité de la preuve	81
§ 2. — Modes de preuve.	84
SECTION IV. — <i>Paiement du dommage</i>	91
§ 1 ^{er} . — Paiement en espèces	92
§ 2. — Réparation en nature	92
§ 3. — Laisse pour compte.	93
CHAPITRE V. — EXERCICE DE L'ACTION EN RESPONSABILITÉ.	96
SECTION 1 ^{re} . — <i>Qui peut actionner</i>	96
§ 1 ^{er} . — Expéditeur.	96
§ 2. — Destinataire.	97
SECTION II. — <i>Qui peut être actionné</i>	102
§ 1 ^{er} . — Voiturier simple	102
§ 2. — Premier voiturier ou commissionnaire du croire	103
§ 3. — Voituriers intermédiaires.	105
§ 4. — Dernier voiturier	112
SECTION III. — <i>Recours des voituriers entre eux</i>	115
§ 1 ^{er} . — Cas de l'action récursoire.	115
§ 2. — Mode d'exercice de cette action	118
§ 3. — Délai de l'action récursoire	118
§ 4. — Règlement	119
SECTION IV. — <i>Compétence</i>	120
§ 1 ^{er} . — <i>Ratione materie</i>	120
§ 2. — <i>Ratione personæ</i>	123

	Pages.
CHAPITRE VI. — EXTINCTION DE L'ACTION EN RESPONSABILITÉ.	131
SECTION I ^{re} . — <i>Fin de non-recevoir</i> .	131
§ 1 ^{er} . — Conditions de la fin de non-recevoir	132
A. — Réception des objets transportés.	132
B. — Paiement du prix de transport	135
C. — Délai de la protestation	137
D. — Protestation motivée.	139
E. — Notification	141
F. — Prohibition de conventions contraires.	144
§ 2. — Champ d'application de l'article 105	146
A. — Avarie. — Perte partielle	146
B. — Transport par terre. — Transport maritime.	149
§ 3. — Cas échappant à l'article 105	155
A. — Fraude	155
B. — Protestation immédiate.	156
SECTION II. — <i>Prescription</i> .	158
§ 1 ^{er} . — Utilité de la prescription	158
§ 2. — Différentes prescriptions.	159
A. — 1 an, application.	159
B. — 5 ans —	162
C. — Point de départ	164
D. — Interruption	167
§ 3. — Champ d'application de l'article 108	169
A. — A quelles personnes.	169
B. — Exceptions.	172
§ 4. — Conventions contraires	175
CHAPITRE VII. — TRANSPORTS INTERNATIONAUX	177
SECTION 1 ^{re} . — <i>De la responsabilité du coiturier</i> .	179
§ 1 ^{er} . — Point de départ.	182
§ 2. — Étendue.	185
§ 3. — Effets.	191

	Pages.
SECTION II. — <i>Exercice de l'action en responsabilité</i> . . .	195
§ 1 ^{er} . — Qui peut actionner	195
§ 2. — Compétence	196
SECTION III. — <i>Extinction de l'action en responsabilité</i> . . .	199
§ 1 ^{er} . — Fin de non-recevoir	199
§ 2. — Prescription	200
SECTION IV. — <i>Cas où il y a plusieurs contrats</i>	201
CHAPITRE VIII. — CONVENTIONS INTERNATIONALES.	205
SECTION I ^{re} . — <i>Tarifs internationaux</i>	205
SECTION II. — <i>Convention de Berne</i>	207
§ 1 ^{er} . — Champ d'application	210
§ 2. — Point de départ de la responsabilité	213
A. — Obligation de transporter	213
B. — Formation du contrat	216
§ 3. — Étendue et effets de la responsabilité	217
§ 4. — Exercice de l'action en responsabilité	222
§ 5. — Compétence	227
§ 6. — Extinction de l'action en responsabilité.	228
§ 7. — Prescription	231
CHAPITRE IX. — DE LA RESPONSABILITÉ DE L'ÉTAT DANS LES TRANSPORTS FAITS PAR LA POSTE.	233
SECTION I ^{re} . — <i>Transports par la poste</i>	234
§ 1 ^{er} . — Dans quels cas l'État est responsable.	235
§ 2. — Cas de responsabilité illimitée et effets.	236
§ 3. — Cas de responsabilité limitée et effets	241
§ 4. — Faute des agents	243
§ 5. — Prescription et fin de non-recevoir	246
§ 6. — Compétence	247
SECTION II. — <i>Colis postaux</i>	250
§ 1 ^{er} . — Cas de responsabilité et effets.	251
A. — Responsabilité illimitée	251
B. — Responsabilité limitée.	252
§ 2. — Fin de non-recevoir et prescription	252
§ 3. — Compétence	253

